



Catalogue no. 53-222-XPB

# Trucking in Canada

1994

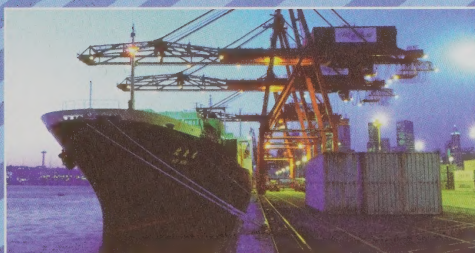
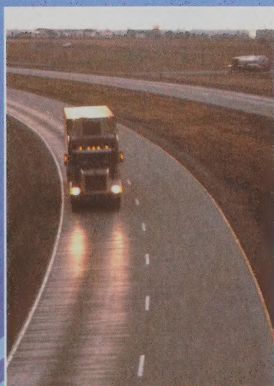
N° 53-222-XPB au catalogue

# Le camionnage au Canada

1994

Government  
Publications

108



Statistics Canada  
Statistique Canada

Canada



## Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

## How to obtain more information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to: Transportation Division, Surface and Marine Transport Section, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-2486) or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

|          |                |           |                |
|----------|----------------|-----------|----------------|
| Halifax  | (902) 426-5331 | Regina    | (306) 780-5405 |
| Montréal | (514) 283-5725 | Edmonton  | (403) 495-3027 |
| Ottawa   | (613) 951-8116 | Calgary   | (403) 292-6717 |
| Toronto  | (416) 973-6586 | Vancouver | (604) 666-3691 |
| Winnipeg | (204) 983-4020 |           |                |

You can also visit our World Wide Web site:  
<http://www.statcan.ca>

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialling area of any of the Regional Reference Centres.

|   |                |
|---|----------------|
| National enquiries line                                     | 1 800 263-1136 |
| National telecommunications device for the hearing impaired | 1 800 363-7629 |
| Order-only line (Canada and United States)                  | 1 800 267-6677 |

## How to order publications

Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, the Statistics Canada Regional Reference Centres, or from:

Statistics Canada  
Operations and Integration Division  
Circulation Management  
120 Parkdale Avenue  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-7277  
Fax: (613) 951-1584  
Toronto (credit card only): (416) 973-8018  
Internet: [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca)

## Standards of service to the public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and services to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolinguage et le système d'extraction de Statistique Canada.

## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division des transports, Section des transports de surface et maritimes, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-2486) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

|          |                |           |                |
|----------|----------------|-----------|----------------|
| Halifax  | (902) 426-5331 | Regina    | (306) 780-5405 |
| Montréal | (514) 283-5725 | Edmonton  | (403) 495-3027 |
| Ottawa   | (613) 951-8116 | Calgary   | (403) 292-6717 |
| Toronto  | (416) 973-6586 | Vancouver | (604) 666-3691 |
| Winnipeg | (204) 983-4020 |           |                |

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :  
<http://www.statcan.ca>

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres de consultation régionaux.

|   |                |
|---|----------------|
| Service national de renseignements  | 1 800 263-1136 |
| Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants | 1 800 363-7629 |
| Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis)                    | 1 800 267-6677 |

## Comment commander les publications

On peut se procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des centres de consultation régionaux de Statistique Canada, ou en écrivant à :

Statistique Canada  
Division des opérations et de l'intégration  
Gestion de la circulation  
120, avenue Parkdale  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

Téléphone : (613) 951-7277  
Télécopieur : (613) 951-1584  
Toronto (carte de crédit seulement) : (416) 973-8018  
Internet : [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca)

## Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada  
Transportation Division  
Surface and Marine Transport Section

# Trucking in Canada

1994

Statistique Canada  
Division des transports  
Section des transports de surface et maritimes

# Le camionnage au Canada

1994

Published by authority of the Minister  
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1996

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1996

Price: Canada: \$50.00  
United States: US\$60.00  
Other countries: US\$70.00

Catalogue no. 53-222-XPB  
Frequency: Annual

ISSN 0829-8947

Ottawa

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1996

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Décembre 1996

Prix : Canada : 50 \$  
États-Unis : 60 \$ US  
Autres pays : 70 \$ US

N° 53-222-XPB au catalogue  
Périodicité : annuel

ISSN 0829-8947

Ottawa

## Note of appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to a long-standing co-operation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued co-operation and goodwill.*

## Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.*



## Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

### ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Transportation Division under the direction of **Tricia Trépanier**, Director, **Jim Cain** – Chief, Trucking Section; **Kathie Davidson** and **Gilles Paré**, Unit Heads.

Major contributions were made by the following analysts: **Fred Barzyk**; **Wendy Christoff**; **Robert Masse**; **Larry McKeown** and **Willia Rea**.

Technical assistance was provided by: **Jeannie Buchanan**; **Judy Cotterill**; **Linda de Montigny**; **Morteza Doroudian**; **Joe Foti**; **Chantale Harvey**; **Dennis Leblanc**; **Yvele Paquette**; **Larry Plager** and **Shirley Wong**.

Other significant contributions to the collection and preparation of the data were made by the following people:

### REMERCIEMENTS

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction de **Tricia Trépanier**, directrice, **Jim Cain**, chef de la section du camionnage; **Kathie Davidson** et **Gilles Paré**, chefs d'unités.

Les analystes suivants ont contribué d'une façon particulière: **Fred Barzyk**; **Wendy Christoff**; **Robert Masse**; **Larry McKeown** et **Willia Rea**.

**Jeannie Buchanan**; **Judy Cotterill**; **Linda de Montigny**; **Morteza Doroudian**; **Joe Foti**; **Chantale Harvey**; **Dennis Leblanc**; **Yvele Paquette**; **Larry Plager** et **Shirley Wong** ont prêté leur assistance technique.

Les personnes suivantes ont participé à la collecte et la préparation des données:

#### Transportation Division – Division des transports

Carole Ducharme-Danielson  
Elaine LaRose  
Surendar Singh

Johanne Caron-Dorion  
Peggy Moffatt  
Lily Szeto

Nathalie Larocque  
Rose Ryan  
Dorothee Woodward

#### Business Surveys Methods Division – Division des méthodes d'enquêtes-entreprises

Hyunshik Lee  
Hélène St-Jean

Eric Rancourt  
Elisabeth Neusy

Steven Rathwell

#### Survey Operations Division – Division des opérations des enquêtes

Dorinda Lee

Mike Maydan

Statistics Canada Regional Offices - Bureaux régionaux de Statistique Canada

#### Operations and Integration Division – Division des opérations et de l'intégration

Jacques Beauchamp  
Camille St-Jean

Thérèse Carrière  
Mary Lou Dubé

Doris Morrow

#### Operations Research and Development Division – Division de la recherche et du développement des opérations

Jane Burgess

Ron Gardner

#### System Development Division – Division du développement de systèmes

John Fleming

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 1984.



## Table of Contents Trucking in Canada

|   | Page |
|---|------|
| <b>Highlights</b>   | 5    |
| <b>Chapter 1</b>  |      |
| Trucking and the Economy  | 7    |
| Trucking Industry Performance   | 8    |
| Trucking Activity   | 9    |
| Employment in Trucking  | 10   |
| About This Publication  | 12   |
| <b>Chapter 2</b>  |      |
| <b>Motor Carriers of Freight Survey, Financial and Operating Statistics, 1994</b>       | 15   |
| Introduction  | 15   |
| 2.1 Operating revenues and expenses: Trucking makes a solid recovery in 1994            | 16   |
| 2.2 Balance sheet: Substantial improvement in 1994                                      | 20   |
| <b>Chapter 3</b>  |      |
| <b>Annual Motor Carriers of Freight Survey – Level III – Operating Statistics, 1994</b> | 33   |
| Introduction  | 33   |
| Summary Results   | 34   |
| Section 1 – For-hire Carriers   | 34   |
| Section 2 – Owner Operators   | 36   |
| <b>Chapter 4</b>  |      |
| <b>Commodity Origin and Destination Statistics</b>                                      | 51   |
| Section 1 – Summary of Domestic and Transborder Activity                                | 51   |
| Section 2 – Domestic Trucking Activity Regional Overview                                | 54   |
| Section 3 – Canada-U.S. For-hire Trucking Activity                                      | 82   |
| Foreign Trade   | 82   |
| International Trucking Activity   | 84   |
| From Canada to the United States  | 86   |
| From the United States to Canada  | 87   |
| Section 4 – Focus on General Freight Carriers' Activity                                 | 95   |
| Domestic Activity   | 95   |
| Transborder Activity  | 97   |

## Table des matières Le camionnage au Canada

|  | Page |
|--|------|
| <b>Faits Saillants</b>   | 5    |
| <b>Chapitre 1</b>  |      |
| Le camionnage et l'économie  | 7    |
| Rendement de l'industrie du camionnage   | 8    |
| Activités du camionnage  | 9    |
| L'emploi dans le secteur du camionnage   | 10   |
| Au sujet de cette publication  | 12   |
| <b>Chapitre 2</b>  |      |
| <b>Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises. Données financières et d'exploitation, 1994</b>         | 15   |
| Introduction   | 15   |
| 2.1 État des revenus et des dépenses d'exploitation : Une reprise vigoureuse dans le camionnage en 1994            | 16   |
| 2.2 Analyse du bilan financier : Bilan nettement amélioré en 1994  | 20   |
| <b>Chapitre 3</b>  |      |
| <b>Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Niveau III – Données d'exploitation, 1994</b> | 33   |
| Introduction   | 33   |
| Résumé des résultats   | 34   |
| Partie 1 – Transporteurs pour compte d'autrui  | 34   |
| Partie 2 – Chauffeurs contractants   | 36   |
| <b>Chapitre 4</b>  |      |
| <b>Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises</b>   | 51   |
| Section 1 – Sommaire du trafic intérieur et international  | 51   |
| Section 2 – Trafic intérieur Aperçu régional   | 54   |
| Section 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis                                      | 82   |
| Commerce avec l'étranger   | 82   |
| Mouvements internationaux  | 84   |
| Trafic du Canada vers les États-Unis   | 86   |
| Trafic des États-Unis vers le Canada   | 87   |
| Section 4 – Profil des transporteurs de marchandises générales   | 95   |
| Trafic intérieur   | 95   |
| Trafic transfrontalier   | 97   |

## Table of Contents - Concluded Trucking in Canada

## Table des matières - fin Le camionnage au Canada

|  | Page |  | Page |
|--|------|--|------|
| <b>Chapter 5</b>   |      | <b>Chapitre 5</b>  |      |
| <b>Private Trucking, 1994</b>  | 99   | <b>Camionnage pour compte propre, 1994</b>   | 99   |
| Introduction   | 99   | Introduction   | 99   |
| Summary  | 99   | Sommaire   | 99   |
| Operating Expenses   | 99   | Dépenses d'exploitation  | 99   |
| Employment   | 100  | Emploi   | 100  |
| Equipment  | 105  | Matériel   | 105  |
| Distance Travelled   | 108  | Distance parcourue   | 108  |
| Fuel Consumption   | 108  | Consommation de carburant  | 108  |
| <b>Chapter 6</b>   |      | <b>Chapitre 6</b>  |      |
| <b>Special Study</b>   | 111  | <b>Étude spéciale</b>  | 111  |
| Wheels of Change: Employment in Canada's<br>Trucking Industry, 1988-1994                                     | 111  | Les voies du changement: L'emploi dans l'industrie du<br>camionnage au Canada 1988-1994  | 111  |
| <b>Chapter 7</b>   |      | <b>Chapitre 7</b>  |      |
| <b>Survey Methodology and Data Quality</b>   | 125  | <b>Méthodologie d'enquête et qualité des données</b>   | 125  |
| 7.1 Introduction   | 125  | 7.1 Introduction   | 125  |
| 7.2 Quarterly For-hire Motor Carriers of<br>Freight Survey and its Annual<br>Supplement (Q5) – Chapter 2     | 126  | 7.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers<br>de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM)<br>et son supplément annuel (T5) chapitre 2 | 126  |
| 7.3 Annual Motor Carriers of Freight Survey<br>of Small For-hire Carriers and Owner<br>Operators – Chapter 3 | 129  | 7.3 Enquête annuelle sur les petits transporteurs<br>routiers de marchandises pour compte d'autrui<br>et chauffeurs contractants – chapitre 3        | 129  |
| 7.4 Quarterly For-hire Trucking (Commodity<br>Origin and Destination) Survey – Chapter 4                     | 131  | 7.4 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour<br>compte d'autrui (origine et destination des<br>marchandises) – chapitre 4                        | 131  |
| 7.5 Annual Motor Carriers of Freight Survey<br>of Private Carriers – Chapter 5                               | 134  | 7.5 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers<br>de marchandises – Transporteurs pour compte<br>propre – chapitre 5                            | 134  |
| 7.6 Data Quality   | 135  | 7.6 Qualité des données  | 135  |
| <b>Glossary</b>  | 145  | <b>Glossaire</b>   | 148  |
| <b>Definitions of Financial Ratios</b>   | 151  | <b>Définitions des ratios financiers</b>   | 151  |



## Highlights

### For-Hire Trucking : Quarterly and Annual Industry Statistics, 1994

#### Carriers domiciled in Canada with annual revenues of \$1 million or more

- Total operating revenues of for-hire motor carriers of freight domiciled in Canada with annual revenues of \$1 million or more reached nearly \$11 billion in 1994, up more than \$2 billion or 23 % from 1993.
- The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) improved to 0.92, a level not seen since the 1980s.
- The improvement in the operating ratio in 1994 resulted from the combined decreases for the top carriers (more than \$25 million in annual revenues), from 1.00 in 1993 to 0.97 in 1994, and for the medium and large carriers (between \$1 and \$25 million in annual revenues), from 0.94 in 1993 to 0.90 in 1994.
- Total assets of for-hire motor carriers of freight domiciled in Canada with annual revenues of \$1 million or more reached \$5.4 billion in 1994, up more than \$800 million or 18% from 1993.
- The net operating revenues jumped nearly \$200 million to a record high of \$492 million.

#### Carriers domiciled in Canada with annual revenues of less than \$1 million

- The estimated number of firms with revenues less than \$1 million in 1994 reached 46,727; of which 7,901 were small for-hire carriers and 38,826 owner operators. This represents respectively a 5% increase in the estimated number of small for-hire firms and a 3% increase in owner operators from 1993.
- The total estimated operating revenues amounted to \$1.9 billion for small for-hire carriers in 1994 (3% over 1993). The estimated operating revenues for owner operators reached \$4.8 billion, an increase of 3% from 1993.

### For-hire Trucking: Annual Origin and Destination Statistics, 1994

#### Canada-based Carriers with Annual Intercity Revenues of \$1 Million or More

- The tonnage hauled, for distances greater than 24 kilometres, reached 195.6 million tonnes in 1994, for the first time surpassing the level recorded in 1990 when 174.2 million tonnes were carried.

## Faits saillants

### Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 1994

#### Transporteurs domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles de \$ 1 million ou plus

- Les recettes totales d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises domiciliés au Canada, ayant des recettes annuelles de \$ 1 million ou plus, ont atteint près de \$ 11 milliards en 1994, en hausse de plus de \$ 2 milliards (23 %) par rapport à 1993.
- Le ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) s'est amélioré en s'établissant à 0.92, soit un niveau sans précédent depuis les années 80.
- L'amélioration du ratio d'exploitation en 1994 a résulté des diminutions à la fois pour les principaux transporteurs (ayant des recettes annuelles de \$ 25 millions ou plus), de 1.00 en 1993 à 0.97 en 1994, et pour les transporteurs de taille moyenne et grande (ayant des recettes annuelles entre \$ 1 et \$ 25 millions), de 0.94 en 1993 à 0.90 en 1994.
- Les actifs totaux des transporteurs routiers de marchandises domiciliés au Canada, ayant des recettes annuelles de \$ 1 million ou plus, ont atteint \$ 5.4 milliards en 1994, en hausse de plus de \$ 800 millions (18 %) par rapport à 1993.
- Les recettes nettes d'exploitation se sont accrues de près de \$ 200 millions pour atteindre un niveau record de \$ 492 millions.

#### Transporteurs domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles de moins de \$ 1 million

- Le nombre estimatif d'entreprises ayant des recettes de moins de 1 million \$ en 1994 a atteint 46,727, soit 7,901 petits transporteurs pour compte d'autrui et 38,826 chauffeurs contractants. Ceci représente une hausse d'environ 5% du nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui et une augmentation de 3% du nombre de chauffeurs contractants par rapport à 1993.
- Les recettes estimatives totales ont atteint 1,9 milliard \$ pour les petits transporteurs pour compte d'autrui en 1994, (en hausse de 3% par rapport à 1993). Les recettes d'exploitation pour les chauffeurs contractants ont atteint 4,8 milliards \$, en hausse de 3% par rapport à l'année précédente.

### Camionnage pour compte d'autrui : Statistiques annuelles sur l'origine et la destination des marchandises, 1994

#### Transporteurs routiers domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus au titre des mouvements interurbains

- Les marchandises acheminées sur des distances supérieures à 24 kilomètres ont atteint 195,6 millions de tonnes en 1994, dépassant pour la première fois le niveau enregistré en 1990, soit 174,2 millions de tonnes.

- Revenues continued to rise, reaching \$8.8 billion, up 16% from 1993.
- Tonne-kilometres also reached a five-year high at 101.9 billion.
- Over 30 million shipments were moved by truck in 1994, an increase of 9% from 1993.

### Domestic Trucking Activity

- Domestic activity continued to grow in 1994.
- The volume of tonnage hauled across Canada reached 155 million tonnes. This was a 10% increase from 1993 and exceeded the 1990 record total of 149 million tonnes.
- The delivery of shipments within Canada generated revenues of \$5.6 billion, an increase of 11% from 1993.

### Transborder Trucking Activity

- Transborder trucking generated 20% of the total (domestic and transborder) tonnes of freight carried, up 1% from 1993, and 34% of the total trucking (domestic and transborder) revenues, also up 1%.
- Forty million tonnes of freight were hauled across the Canada-US border by Canada-based carriers, up 22% from 1993.
- Revenues from transborder shipments generated \$2.9 billion, an increase of 25% compared to 1993 and up 80% compared to 1990.
- The transport of *road motor vehicles, parts and accessories* was the largest single commodity type moved in either direction across the border.

### Private Carriers, 1994

- Average operating expenses for private carriers were \$4.5 million in 1994, an increase of 9% over 1993.
- The average 1994 salary in private trucking was \$34,700 (excluding benefits), down 2% from 1993.
- The average number of employees per private carrier dropped from 50 in 1993 to 48 in 1994.
- Private carriers leased 19% of their equipment in 1994, up 2% from 1993.
- The average cost of fuel varied from a high of \$0.50 per litre in the Atlantic region to a low of \$0.42 in the Prairies.

- Les recettes ont poursuivi leur progression pour atteindre 8,8 milliards de dollars, en hausse de 16 % par rapport à 1993.
- Le nombre de tonnes-kilomètres a également enregistré un niveau inégalé depuis cinq ans, soit 101,9 milliards.
- Plus de 30 millions d'expéditions ont été effectuées par camion en 1994, ce qui représente un gain de 9 % par rapport à 1993.

### Trafic intérieur

- Le trafic intérieur a continué de s'améliorer en 1994.
- Le volume des marchandises transportées au Canada s'est chiffré à 155 millions de tonnes, soit une augmentation de 10 % comparativement à 1993 et un niveau supérieur au sommet de 149 millions de tonnes enregistré en 1990.
- Les expéditions de marchandises au Canada ont engendré des recettes de 5,6 milliards de dollars, soit une progression de 11 % par rapport à l'année précédente.

### Trafic transfrontalier

- Le transport transfrontalier a compté pour 20 % de tonnes des marchandises totales transportées (au Canada et au-delà de la frontière canado-américaine), soit 1 % de plus qu'en 1993, et 34 % des recettes totales au titre du camionnage (mouvements intérieurs et trafic transfrontalier), ce qui représente également une progression de 1 %.
- Quarante millions de tonnes de marchandises ont été transportées au-delà de la frontière canado-américaine par des transporteurs domiciliés au Canada, soit un accroissement de 22 % par rapport à l'année précédente.
- Les recettes au titre des mouvements transfrontaliers se sont élevées à 2,9 milliards de dollars, soit 25 % de plus qu'en 1993 et 80 % de plus qu'en 1990.
- *Les véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires* ont été le principal type de marchandises transporté au-delà de la frontière, à destination du Canada ou des États-Unis.

### Transporteurs pour compte propre, 1994

- Les dépenses moyennes d'exploitation des transporteurs pour compte propre se sont chiffrées à 4,5 millions de dollars en 1994, une progression de 9% par rapport à 1993.
- En 1994, la rémunération moyenne dans le secteur du camionnage pour compte propre s'est établie à 34 700 dollars (avantages sociaux non compris), soit une baisse de 2% par rapport à 1993.
- Le nombre moyen d'employés par transporteur pour compte propre est passé de 50 à 48 entre 1993 et 1994.
- Les transporteurs routiers pour compte propre ont loué 19% de leur matériel en 1994, une hausse de 2% par rapport à l'année précédente.
- Le coût moyen du carburant a varié d'un maximum de 0,50 \$ le litre dans la région de l'Atlantique à un minimum de 0,42 \$ le litre dans les Prairies.



## Chapter 1

### Trucking in Canada

Transportation is an important sector in the economy, accounting for a substantial portion of total national income and employment. Within this sector, the trucking industry forms an integral part of our lives. The clothes we wear, the food we eat, in fact, most of the things we use in our daily lives are brought to us, at least part of the way, by truck. Its performance both affects, and is affected by, the Canadian economy. An efficient trucking sector makes Canadian industry more competitive domestically and abroad, while an expanding economy is good news for the entire transportation sector, especially for truckers. The superior flexibility of the trucking industry over other modes of transport means it is less constrained by scheduling considerations and limited only by the extent of the road network in providing the increasing level of service required by to-day's shippers.

#### Trucking and the Economy

The Canadian economy, as measured by Gross Domestic Product (GDP), grew again in 1994. The annual percent change in the GDP was 4.6% in 1994 compared to only 2.2% and 0.8% in 1993 and 1992 respectively. The 1994 surge in economic activity was fueled by exports of raw materials and manufactured goods. The robust U.S. economy combined with the lower value of the Canadian dollar to enhance the competitiveness of Canada's exports, bolstering the demand for transportation.

As the demand for transportation increased, so has trucking's share of the transportation sector. As Figure 1.1 illustrates, over the last ten years, trucking's share of the transportation sector's contribution to GDP has risen from 31% in 1985 to 38% in 1994.

While the trucking industry's growth reflects increasing international trade, it is also the result of evolving business practices. The emphasis of manufacturers on "just-in-time" delivery systems and higher levels of client service means that carriers have had to become more flexible and responsive to shippers. For example, services such as distribution, warehousing and inventory management are being offered to shippers by some trucking firms and by an emerging logistics sector.

Both industrial dynamics and the growth of international trade are causing the for-hire trucking industry to play a more important role in the Canadian economy.

## Chapitre 1

### Le camionnage au Canada

Le transport est un important secteur de l'économie, car il représente une part substantielle des revenus et des emplois à l'échelle nationale. Dans ce secteur, le transport par camion a un impact sur la vie de tous les gens. Les vêtements que nous portons, les aliments que nous mangeons, en somme la plupart des objets que nous utilisons quotidiennement sont acheminés, au moins partiellement, par camion. Le rendement du transport routier influe sur l'économie canadienne, et celle-ci influe sur le rendement du transport routier. D'une part, l'efficacité du secteur du camionnage accroît la compétitivité de l'industrie canadienne sur le marché intérieur et à l'étranger; d'autre part, la croissance économique est favorable à l'ensemble du secteur des transports, notamment le transport routier. La souplesse de l'industrie du camionnage étant supérieure à celle des autres modes de transport, le transport routier est moins soumis aux contraintes de l'ordonnancement. Il n'est limité que par l'étendue du réseau routier pour assurer la qualité grandissante du service que les fabricants requièrent aujourd'hui.

#### Le camionnage et l'économie

L'économie canadienne, telle que mesurée par le produit intérieur brut (PIB), s'est de nouveau améliorée en 1994. La variation annuelle en pourcentage du PIB s'est chiffrée à 4,6 % en 1994, contre seulement 2,2 % et 0,8 % en 1993 et 1992 respectivement. La reprise économique enregistrée en 1994 a été stimulée par les exportations de matières premières et de produits fabriqués. La vigueur de l'économie américaine et l'affaiblissement du dollar canadien se sont conjugués pour augmenter la compétitivité des exportations canadiennes, contribuant ainsi à soutenir la demande dans le secteur du transport.

Tout comme la demande à l'égard du transport a augmenté, la place du camionnage dans le secteur des transports a progressé. La Figure 1.1 montre que la part que représente le transport routier dans l'apport au PIB du secteur des transports est passée de 31 % en 1985 à 38 % en 1994 au cours des dix dernières années, soit entre 1985 et 1994.

Bien que la croissance du secteur du transport routier reflète l'essor du commerce international, celle-ci découle également de l'évolution des pratiques commerciales. La priorité accordée par les fabricants aux systèmes de livraison au moment adéquat ("just-in-time") et à la qualité accrue du service ont amené les transporteurs à devenir plus souples et plus réceptifs aux attentes des expéditeurs. Ainsi, des services de distribution, d'entreposage, de gestion des stocks et d'autres services sont maintenant offerts aux expéditeurs par certaines entreprises de camionnage et par le tout nouveau secteur de la logistique.

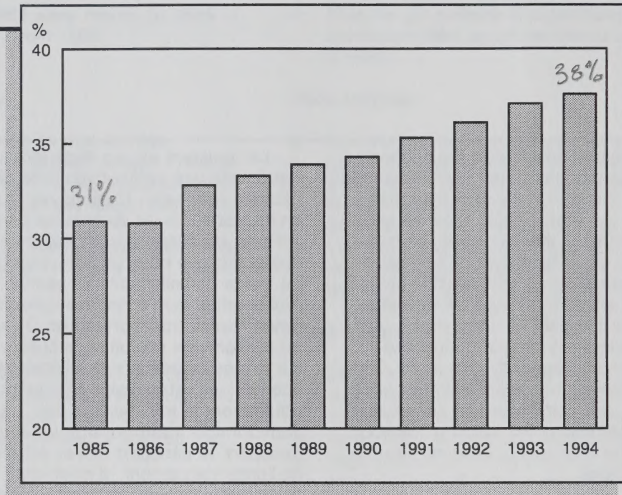
La dynamique industrielle et l'expansion du commerce international amènent le transport routier pour compte d'autrui à jouer un rôle grandissant dans l'économie canadienne.

Figure 1.1

Figure 1.1

## Trucking and Transportation GDP

## PIB du camionnage et des transports



Source: Survey of Employment, Payroll and Hours

Source: Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

## Trucking Industry Performance

With economic growth and the subsequent increase in the level of trucking activity, the financial situation of the trucking industry has improved. The operating ratio, the most widely used economic performance indicator of the trucking industry, has continued to decline (i.e., improve) since the recession of the early 1990s. Figure 1.2 illustrates that the financial health of the trucking industry has moved in tandem with that of the economy. Growth in the economy during 1994 is reflected in operating ratios that have dramatically declined to levels not attained since the 1980s. These results also show 1994 operating ratios well below the .97 mark, generally recognized by the Freight Carriers Association of Canada as indicating a financially viable operation.

The **operating ratio** is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses. It is calculated by dividing the operating expenses by the operating revenues. A decrease in the operating ratio indicates improved financial performance while an operating ratio of 1.00 or more represents an operating loss.

## Rendement de l'industrie du camionnage

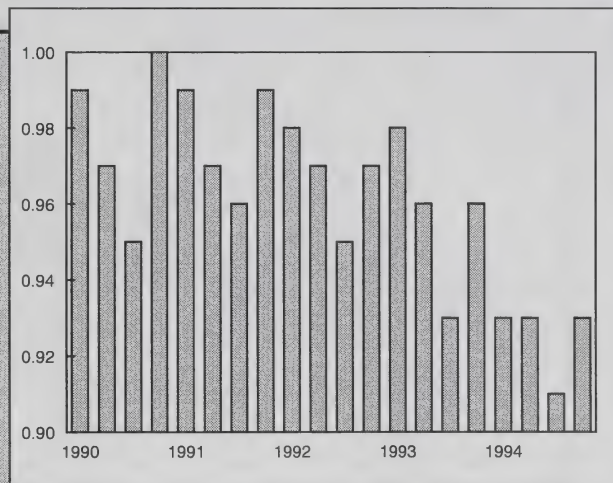
Dans un contexte de croissance économique et d'augmentation subséquente des activités du camionnage, la situation financière de l'industrie du transport routier s'est améliorée. Le ratio d'exploitation, soit le principal indicateur du rendement économique de ce secteur, a poursuivi son recul (Amélioration) depuis la récession du début des années 90. La Figure 1.2 montre que la santé financière de l'industrie du camionnage va de pair avec celle de l'économie. La croissance économique enregistrée en 1994 se reflète dans les ratios d'exploitation qui ont considérablement diminué pour atteindre des niveaux sans précédent depuis les années 80. Ces résultats indiquent également que les ratios d'exploitation pour 1994 ont été nettement inférieurs à 0,97, soit le niveau généralement reconnu par la *Freight Carriers Association of Canada* comme étant un indice de viabilité financière.

Le **ratio d'exploitation** correspond à la proportion des recettes d'exploitation totales absorbée par les dépenses d'exploitation totales. Ce ratio est calculé en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation. Une baisse du ratio indique une amélioration du rendement financier, alors qu'un ratio égal ou supérieur à 1,00 représente une perte d'exploitation.



Figure 1.2

### For-Hire Trucking Industry Operating Ratios



Source: Quarterly Motor Carriers of Freight Survey

### Trucking Activity

Although trucking represents the largest share of the transportation sector by value of goods moved, it does not account for the largest share as measured by tonnes. In 1994, Canadian for-hire trucks carried 26 million domestic shipments, weighing 155 million tonnes, for a total of 60 billion tonne-kilometers. In comparison, the Canadian rail industry moved over 288 billion tonne-kilometers of freight in 1994, the highest amount in recent years.

These two surface modes of transport are complementary. Rail tends to dominate the high weight, low value segment of the surface transportation market while the trucking industry caters to the lower weight, higher value segment. Intermodal movements combining both truck and rail transportation are the fastest growing type of movement for the rail industry in recent years.

The increase in transportation activity in recent years has been fueled by growth in international trade, particularly with the United States. Revenues from transborder shipments (north and south) accounted for a third of the revenues earned by Canadian based for-hire carriers in 1994. In addition, 57% of Canada's exports (by dollar value) to the U.S. and 81% of Canada's imports from the U.S. were moved by truck in 1994.

Figure 1.2

### Ratios d'exploitation dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui

Source: Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

### Activités du camionnage

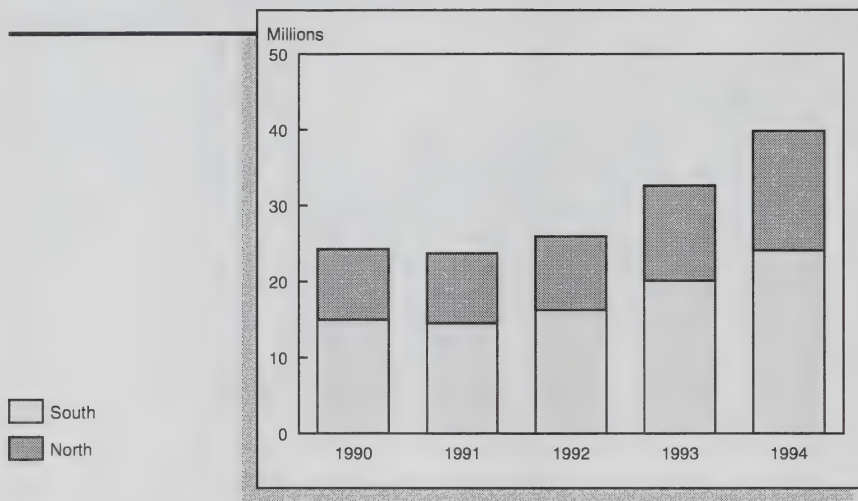
Bien que le transport routier représente la part dominante du secteur des transports en termes de valeur des mouvements, il ne figure pas en première place pour le tonnage. En 1994, les transporteurs canadiens pour compte d'autrui ont assuré 26 millions d'expéditions au Canada, soit au total 155 millions de tonnes de marchandises et 60 milliards de tonnes-kilomètres. À titre de comparaison, les transporteurs ferroviaires canadiens ont enregistré plus de 288 milliards de tonnes-kilomètres de fret en 1994, soit le niveau le plus élevé des dernières années.

Ces deux modes de transport de surface sont complémentaires. Le chemin de fer a tendance à dominer le segment des marchandises lourdes et de moindre valeur du marché des transports de surface, alors que les camions transportent des marchandises moins lourdes et de prix supérieur. Les mouvements intermodaux rail-route représentent le type de mouvement dont l'essor a été le plus rapide dans le secteur ferroviaire au cours des dernières années.

L'augmentation des activités du transport depuis quelques années a été stimulée par la croissance des échanges internationaux, en particulier avec les États-Unis. En 1994, les recettes au titre des expéditions transfrontalières (nord et sud) ont représenté le tiers des recettes des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada. De plus, 57 % des exportations canadiennes (en valeur monétaire) aux États-Unis et 81 % des importations canadiennes des États-Unis ont été acheminées par camion en 1994.

Figure 1.3

**Tonnage Carried by Canada-based For-Hire Carriers between Canada and the U.S.**



Source: For-hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey

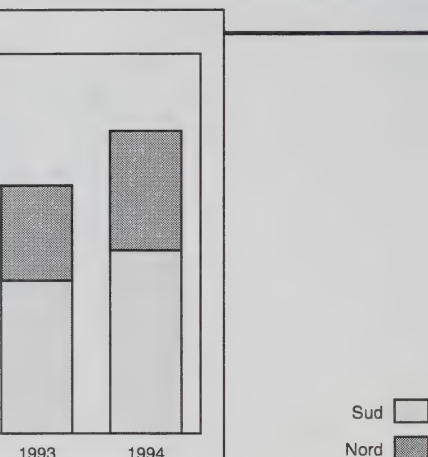
Figure 1.3 shows that the total tonnage moved by Canada-based, for-hire trucking companies between the United States and Canada has increased by 64% during the last five years from 24 million tonnes in 1990 to 40 million tonnes in 1994.

### Employment in Trucking

Many Canadians are heavily dependent on the trucking industry for their economic livelihood. Truck drivers, mechanics, office staff and other truck company employees earn their wages directly from this sector. Those who manufacture and sell trucks and related equipment are also dependent on the trucking industry. The manufacturing, wholesale, retail and international trade industries rely on trucks as the major mode of transport for moving goods. Consequently, the income of employees in these industries is indirectly dependent on a viable trucking industry.

Figure 1.3

**Tonnage total acheminé entre le Canada et les États-Unis par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada**



Source: Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises)

La Figure 1.3 montre que le tonnage total acheminé par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada, entre les États-Unis et le Canada a augmenté de 64 % au cours des cinq dernières années, passant de 24 millions de tonnes en 1990 à 40 millions de tonnes en 1994.

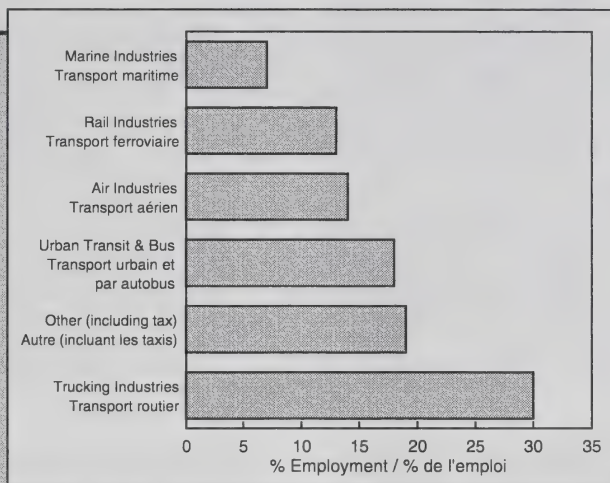
### L'emploi dans le secteur du camionnage

Le gagne-pain de nombreux Canadiens repose sur le camionnage. Les chauffeurs de camions, les mécaniciens, le personnel administratif et les autres effectifs des transporteurs routiers sont directement rétribués par ces derniers. De plus, les fabricants et les concessionnaires de camions et de matériel connexe tirent leurs revenus du secteur du camionnage. Les entreprises de fabrication, les grossistes et les détaillants de même que le commerce international ont principalement recours aux transporteurs routiers pour assurer l'acheminement des marchandises. La rémunération des effectifs de ces secteurs d'activité dépend indirectement de la viabilité de l'industrie du camionnage.



Figure 1.4

# Employment by Mode of Transport, 1994



Source: Survey of Employment, Payroll and Hours

Employment in the transportation sector of the economy reached 435,000 persons in 1994 or more than 4% of total employment in the Canadian economy. Figure 1.4 highlights the dominance of trucking as an employer within the transportation sector. The 131,000 persons employed by the for-hire trucking industry represent 30% of total employment in transportation.

These data come from the Survey of Employment, Payroll and Hours (SEPH) conducted by Statistics Canada. They represent total employment for the industry excluding private trucking. Private trucking employment is credited to other industries (e.g. manufacturing, retail). These figures also exclude owner-operators since these workers are considered self-employed. Data for owner operators are included in Chapter 3.

For more information about employment in trucking between 1988 and 1994, see the special study in Chapter 6 entitled *Wheels of Change – Employment in Canada's Trucking Industry, 1988-1994*.

Figure 1.4

# Effectifs selon le mode de transport, 1994

Source: Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

Le secteur du transport a procuré des emplois à 435 000 personnes en 1994, soit plus de 4 % des emplois totaux au Canada. La Figure 1.4 fait ressortir la prééminence des transporteurs routiers en tant qu'employeurs au sein du secteur des transports. Les 131 000 travailleurs de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui représentent 30 % des effectifs totaux dans le domaine des transports.

Ces données proviennent de l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail de Statistique Canada. Les chiffres représentent le total des emplois occupés dans cette industrie, à l'exception du transport routier pour compte propre. Les emplois attribuables à cette dernière activité sont crédités à d'autres secteurs d'activité (par ex., la fabrication et le commerce de détail). Les chauffeurs contractants sont exclus de ces données, car ils sont considérés comme des travailleurs autonomes. Le Chapitre 3 présente des statistiques à ce sujet.

Pour plus de détails sur l'emploi dans le secteur du transport routier entre 1988 et 1994, lire au Chapitre 6 une étude spéciale intitulée: *Les voies du changement: L'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1988-1994*.

## About This Publication

*Trucking in Canada, 1994* presents information about the trucking industry in 1994. This chapter has provided a discussion of the position of trucking within the Canadian economy.

See Figure 1.5 for an overview of Statistics Canada's coverage of the Canadian trucking industry. This table explains where in this publication to find information about different classes of **for-hire** and **private** trucking activity and about **owner operators**.

**A For-hire Carrier** is any carrier which undertakes the transport of goods for compensation.

**Owner Operators** own/lease one or more power units and provide hauling services under contract to for-hire or private carriers.

**A Private Carrier** is a company whose principal occupation is not trucking and which maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) for transporting its own freight.

**Chapter 2** presents 1994 operating and financial statistics for for-hire carriers whose annual operating revenues are **at least \$1 million**. These statistics are the results of the 1994 Motor Carrier of Freight (MCF) survey program. The MCF collects operating and financial statistics using a quarterly sample survey of for-hire carriers that gathers information on carrier size, structure and economic performance, together with an annual supplement that also collects balance sheet information. The chapter includes financial data on revenues, expenses and operating ratios, and selected economic indicators.

**Chapter 3** presents 1994 financial and operating statistics for for-hire carriers and owner operators whose annual operating revenues are **greater than or equal to \$25,000 and less than \$1 million**. Operating statistics are collected through the Annual Motor Carrier of Freight (MCF) sample survey using computer assisted telephone interviews (CATI). Financial statistics are compiled from a sample of Revenue Canada's tax files.

**Chapter 4** reports statistics for the Canadian for-hire trucking industry during 1994 on the output of the industry in terms of commodity movements. This chapter is based on the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey (TOD Survey), a quarterly sample survey of non-local shipments by for-hire trucking companies having annual intercity revenues of **\$1 million or more**. Measures obtained from this survey include revenues, tonnes, kilometres and the number of shipments for specific commodities and specific origin/destination pairs. In addition to providing information on domestic movements, the results of this survey are also used to

## Au sujet de cette publication

*Le camionnage au Canada, 1994* présente des données sur le secteur du transport routier en 1994. Ce chapitre traite de la place du camionnage dans l'économie canadienne.

La figure 1.5 donne un aperçu de la couverture par Statistique Canada de l'industrie canadienne du camionnage. Ce tableau explique comment consulter cette publication pour trouver des statistiques sur les diverses catégories de transporteurs routiers **pour compte d'autrui** et **pour compte propre** et sur les **chauffeurs contractants**.

On entend par **transporteur pour compte d'autrui** tout transporteur qui, moyennant rétribution, assure le transport de marchandises.

Les **chauffeurs contractants** possèdent ou louent une ou plusieurs unités motrices et fournissent des services de transport sous contrat aux transporteurs pour compte propre ou pour compte d'autrui.

Un **transporteur pour compte propre** désigne une entreprise dont la principale activité n'est pas le camionnage, et qui gère son propre parc de véhicules (possédés ou loués) pour transporter ses propres marchandises.

Le **Chapitre 2** présente des données financières et d'exploitation sur les transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation annuelles ont atteint **au moins 1 million de dollars** en 1994. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (TRM) pour 1994. Ce programme permet de recueillir des données financières et d'exploitation à l'aide d'une enquête-échantillon trimestrielle sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui, qui sert à produire des données sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs routiers de marchandises, et d'un supplément annuel permettant d'obtenir des chiffres sur le bilan des transporteurs. Ce chapitre inclut des données financières sur les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation, ainsi que certains indicateurs économiques.

Le **Chapitre 3** présente des données financières et d'exploitation de 1994 sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants dont les recettes d'exploitation annuelles sont **supérieures ou égales à 25 000 \$ et inférieures à 1 million de dollars**. Les données d'exploitation sont recueillies dans le cadre d'une enquête-échantillon, l'Enquête annuelle de 1994 sur les transporteurs routiers de marchandises est conduite, au moyen d'interviews téléphoniques assistées par ordinateur. Les données financières sont compilées à partir d'un échantillon de dossiers fiscaux de Revenu Canada.

Le **Chapitre 4** présente des statistiques sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui du Canada au cours de l'année de référence 1994 sur la production de l'industrie en termes de mouvements de marchandises. Ce chapitre repose sur les résultats de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), une enquête-échantillon trimestrielle sur les expéditions non locales des transporteurs routiers pour compte d'autrui dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain se chiffrent à **1 million de dollars ou plus**. Les variables mesurées au moyen de cette enquête sont les recettes, le tonnage, la distance en kilomètres et le nombre d'expéditions selon des marchandises bien définies



describe trucking between Canada and the United States by Canadian based carriers.

**Chapter 5** reports 1994 financial and operating statistics for private carriers whose annual operating expenses are **at least \$1 million**. These statistics are collected through the Motor Carrier of Freight, Private Carrier survey. These data were previously published in occasional Service Bulletins (50-002).

**Chapter 6** contains a special study. *Wheels of Change: Employment in Canada's Trucking Industry, 1988-1994* looks at employment in the trucking industry from 1988 to 1994 using Statistics Canada data from the Motor Carrier of Freight Survey, the Survey of Employment, Payroll, and Hours, and the Labour Force Survey. The study discusses the apparent shortage of qualified drivers and examines demographic variables for truckers such as education and age.

Finally, a description of the survey methodologies and data quality is presented in **Chapter 7**, which is followed by a **Glossary** of terms used in this publication.

et des points jumelées origine/destination. En plus de produire des données sur le trafic intérieur, les résultats de cette enquête servent à décrire le camionnage entre le Canada et les États-Unis des transporteurs domiciliés au Canada.

Le **Chapitre 5** présente des données financières et d'exploitation pour 1994 sur les transporteurs pour compte propre dont les dépenses d'exploitation annuelles s'établissent à **au moins 1 million de dollars**. Ces statistiques sont tirées de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte propre. Elles étaient auparavant publiées dans les bulletins de service occasionnels (50-002).

Le **Chapitre 6** contient une étude spéciale. *Les voies du changement : L'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1988-1994* traite de l'emploi dans l'industrie du camionnage dans un contexte de changement entre 1988 à 1994, et repose sur les données de Statistique Canada provenant de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, de l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, ainsi que de l'Enquête sur la population active. Cette étude aborde la question de la pénurie apparente de conducteurs qualifiés et explore les variables démographiques des camionneurs telles que la scolarité et l'âge.

Enfin, une description des méthodologies d'enquête et de la qualité des données est présentée au **Chapitre 7**, suivie d'un **Glossaire** des termes utilisés dans cette publication.

Figure 1.5

## Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry

Figure 1.5

## Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage

| Carrier type<br>Type de transporteur | For Hire Carrier<br>Transporteurs routiers pour compte d'autrui   |   |   | Owner-Operators<br>Chauffeurs contractants  | Private Carriers<br>Transporteurs pour compte propre |
|--------------------------------------|---|---|---|---|--|
| Carrier Size                         | Operating Revenue<br>>or = \$1 Million  | Intercity Revenue<br>>or = \$1 Million  | Operating Revenue<br>\$25,000 - < \$1 Million   | Operating Revenue<br>\$25,000 ~< \$1 Million  | Operating Expenses<br>> or = \$1 Million             |
| Taille du transporteur               | Recettes d'exploitation<br>> ou = 1 million \$  | Recettes tirées du transport interurbain<br>> ou = 1 million \$   | Recettes d'exploitation<br>25 000 \$ - < 1 million \$                                     | Recettes d'exploitation<br>25 000 \$ - < 1 million \$                                     | Dépenses d'exploitation<br>> ou = 1 million \$       |
| Class or Level                       | Level I<br>(operating revenue<br>>or = \$5M)<br><br>Level II<br>(operating revenue<br>\$1M to <\$5M)              | Class I<br>(intercity revenue<br>>or = \$12M)<br><br>Class II<br>(intercity revenue<br>\$1M to <\$12M)  | Level III<br>(operating revenue<br>\$25,000 to <\$1M)                                     | Level III<br>(operating revenue<br>\$25,000 to <\$1M)                                     | Level IV<br>(operating expenses<br>>/= \$1M)         |
| Catégorie ou niveau                  | Niveau I<br>(recettes d'exploitation<br>>ou = 5M\$)<br><br>Niveau II<br>(recettes d'exploitation<br>1M\$ à <5M\$) | Catégorie I<br>(recettes au titre du transport interurbain<br>>ou = 12M\$)<br><br>Catégorie II<br>(recettes au titre du transport interurbain<br>1M\$ à <12M) | Niveau III<br>(recettes d'exploitation<br>25 000 \$ à <1M\$)                              | Niveau III<br>(recettes d'exploitation<br>25 000 \$ à <1M\$)                              | Niveau IV<br>(dépenses d'exploitation<br>>/= 1M\$)   |
| Data Source                          | MCF<br>(financial & operating statistics)   | TOD<br>(commodity origin / destination)   | MCF<br>(operating statistics)<br><br>Administrative Data<br>(financial statistics)        | MCF<br>(operating statistics)<br><br>Administrative Data<br>(financial statistics)        | MCF<br>(financial & operating statistics)            |
| Source des données                   | ETRM<br>(données financières et opérationnelles)  | ODM<br>(origine et destination des marchandises)  | ETRM<br>(données opérationnelles)<br><br>Données administratives<br>(données financières) | ETRM<br>(données opérationnelles)<br><br>Données administratives<br>(données financières) | ETRM<br>(données financières et opérationnelles)     |
| Where to get more Information        | Chapter 2   | Chapter 4   | Chapter 3   | Chapter 3   | Chapter 5  |
| Pour plus de détails                 | Chapitre 2  | Chapitre 4  | Chapitre 3  | Chapitre 3  | Chapitre 5   |

**Notes:** MCF refers to the Motor Carriers of Freight Survey. TOD refers to the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey. A For-hire Carrier is any carrier which undertakes the transport of goods for compensation. Owner Operators own/lease, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier. A Private Carrier is a company which maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) and transports its own freight using dedicated drivers. This is the first time that statistics for private carriers have appeared in this publication. Previously, they were published in occasional service Bulletins (50-002).

**Note :** ETRM représente l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises. ODM désigne l'Enquête sur le transport routier pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). On entend par «transporteur routier pour compte d'autrui» tout transporteur qui, moyennant rétribution, assure le transport de marchandises. Les chauffeurs contractants possèdent ou louent, au moyen de tracteurs-routiers qu'ils possèdent ou louent, des semi-remorques ou d'autres types d'équipement. Un transporteur pour compte propre désigne une entreprise qui gère son propre parc de camions (possédés ou loués) et transporte ses propres marchandises en utilisant des conducteurs attirés. Des statistiques sur les transporteurs pour compte propre paraissent pour la première fois dans cette publication. Auparavant, elles étaient publiées dans des bulletins de service occasionnels (50-002).



## Chapter 2

### Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 1994

#### Introduction

This section provides statistical information about the financial performance of companies operating in the Canadian trucking industry. The statistics are derived from the results of quarterly and annual surveys of for-hire motor carriers of freight, domiciled in Canada with annual operating revenues of at least \$1 million. Statistical results appearing in chapter 2 thus cover level I and II carriers, as defined in figure 1.5. While these carriers made up only 16% of all motor carriers, they earned 85% of the for-hire trucking industry's total operating revenues. Statistics for Level III, small for-hire carriers and Owner-operators, are presented in Chapter 3 of this publication, and data on private carriers (Level IV) are given in Chapter 5. The statistical methods and concepts used in the quarterly and annual surveys of for-hire motor carriers of freight are described in detail in Chapter 7. Information about the quality of the data is also provided in Chapter 7.

The quarterly survey is designed specifically to gather data on various components of the **statement of operating revenues and expenses**, broken down by region of domicile, type of service and type of movement. The annual survey, which is intended to be more of a supplement to round out the financial picture painted by the quarterly survey, collects data on the main parts of the for-hire trucking companies' **balance sheets**, broken down by region of domicile, type of service and company size.

Since 1994, the quarterly and annual surveys of motor carriers of freight have been conducted with substantially redesigned questionnaires. The overhaul followed a series of consultations that Statistics Canada's Transportation Division held with private and public organizations that have close ties to the Canadian for-hire motor carrier industry. As a result of these consultations, the content and format of the quarterly and annual survey questionnaires were thoroughly revised, and the response burden was considerably lightened.

This chapter consists of two sections, as follows:

- 2.1 findings of the **quarterly surveys** of operating revenues and expenses
- 2.2 findings of the **annual survey** of balance sheet information

## Chapitre 2

### Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1994

#### Introduction

Cette section présente des renseignements statistiques sur la performance financière des entreprises oeuvrant dans l'industrie canadienne du camionnage. Ces renseignements statistiques sont colligés à partir de résultats des enquêtes trimestrielles et annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, domiciliés au Canada et ayant des recettes d'exploitation annuelles d'au-moins 1 million \$. Les résultats statistiques présentés au chapitre 2 couvrent ainsi les transporteurs de niveaux I et II, tel que défini à la figure 1.5. Ces transporteurs routiers ont réalisé 16 % des recettes d'exploitation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, bien qu'ils ne représentent que 85 % des transporteurs. Les statistiques couvrant le niveau III, soit les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants, se retrouvent au chapitre 3; tandis que les données sur les transporteurs pour compte propre (niveau IV) apparaissent au chapitre 5 de la présente publication. Finalement, les concepts et les méthodes statistiques utilisés lors des enquêtes trimestrielles et annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui sont décrits en détail au chapitre 7. Des renseignements sur la qualité des données publiées y sont également disponibles.

L'enquête trimestrielle se spécialise dans la collecte de données sur plusieurs composantes de **l'état des revenus et des dépenses d'exploitation**, ventilées notamment selon la région de domicile, le genre de service fourni et le type de mouvement. D'autre part, l'enquête annuelle, qui se veut davantage un supplément qui vient compléter le portrait financier tel que dressé par l'enquête trimestrielle, permet de recueillir des données sur les principaux éléments du **bilan financier** des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, ventilées selon la région de domicile, le genre de service fourni et la taille des entreprises.

À partir de 1994, les enquêtes trimestrielles et annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises reposent sur des questionnaires profondément remaniés. Ce remaniement fait suite à une série de consultations effectuées par la Division des transports de Statistique Canada auprès d'organismes des secteurs privés et publics reliés de près à l'industrie canadienne du transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Ces consultations ont eu comme résultat de modifier en profondeur le contenu et le format des questionnaires pour les enquêtes trimestrielles et annuelle, tout en réduisant significativement le fardeau des répondants.

Le présent chapitre se subdivise en 2 sections, couvrant respectivement:

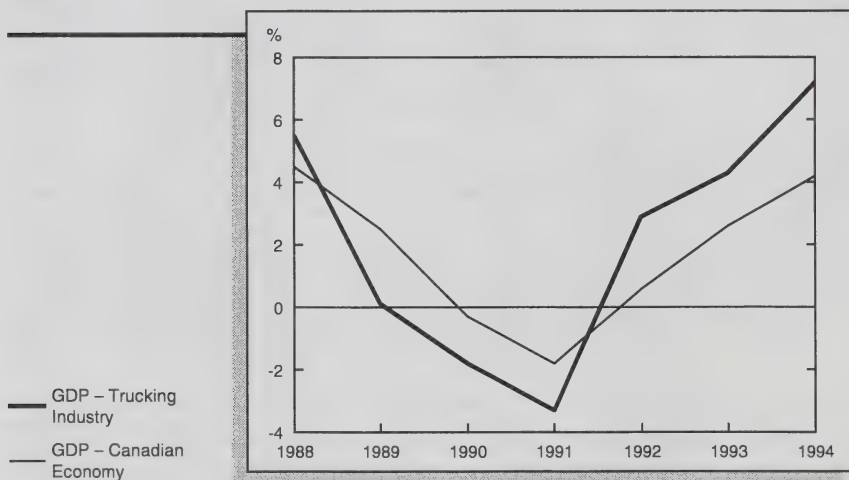
- 2.1 les résultats des **enquêtes trimestrielles** sur l'état des revenus et des dépenses d'exploitation;
- 2.2 les résultats de l'**enquête annuelle** sur le bilan financier.

## 2.1 Operating revenues and expenses: Trucking makes a solid recovery in 1994

The for-hire trucking industry's financial performance in 1994 fits into the broader context of economic recovery in North America following the deep slump in 1990-1991. As shown in Figure 2.1, the trucking industry's gross domestic product (GDP) and the GDP of the Canadian economy as a whole followed essentially the same pattern between 1988 and 1994. The main difference was the amplitude of the curve, as the trucking industry's GDP suffered larger decreases during the 1990-1991 slump but grew more rapidly in 1992 and subsequent years. Exports have made a significant contribution to the Canadian economy's revival since 1992, and the trucking industry's solid recovery illustrates what a prominent role trucking plays in merchandise trade with our largest trading partner, the United States.

Figure 2.1

**Trucking Industry and the Canadian Economy, Annual Percentage Changes in the GDP**



## 2.1 État des revenus et des dépenses d'exploitation : Une reprise vigoureuse dans le camionnage en 1994

La performance financière de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui en 1994 se situe d'abord dans le contexte plus globale de la reprise économique nord-américaine, après le fort ralentissement de 1990-1991. Comme illustré à la figure 2.1, le Produit Intérieur Brut (PIB) de l'industrie du camionnage et le PIB de l'ensemble de l'économie canadienne ont suivi essentiellement la même progression au cours de la période 1988 à 1994. La principale différence se situe au niveau de l'intensité : le PIB du camionnage a connu des baisses plus importantes au cours du ralentissement de 1990-1991, mais s'est également accru plus rapidement à compter de 1992. Les exportations ayant largement contribué au regain de l'économie canadienne depuis 1992, cette reprise vigoureuse dans l'industrie du camionnage vient mettre en relief la prédominance de ce mode de transport dans les échanges de biens avec notre principal partenaire commercial: les États-Unis.

Figure 2.1

**L'industrie du camionnage et l'économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB**

### Recent trends in operating revenues and expenses

The for-hire trucking industry's financial performance fits also into the broader context of the revenue and expense trend over the last few years. A graph of year-over-year changes in quarterly results (Figure 2.2) shows how operating revenues and expenses have fluctuated over the six-year period from 1988 to 1994.

Careful examination of this graph reveals three distinct periods. First, revenues and expenses went through a slump between the first quarter of 1990 and the fourth

### Évolution récente des revenus et des dépenses d'exploitation

La performance financière de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui en 1994 s'inscrit également dans le contexte de l'évolution des revenus et des dépenses au cours des dernières années. À partir du calcul des changements en pourcentage d'une année à l'autre pour le même trimestre, la figure 2.2 ci-dessous montre l'évolution des revenus et des dépenses d'exploitation au cours de la période de six ans allant de 1988 à 1994.

Un examen attentif de cette figure permet d'identifier trois périodes distinctes. Les revenus et les dépenses sont d'abord passés par une période de décroissance du premier trimestre

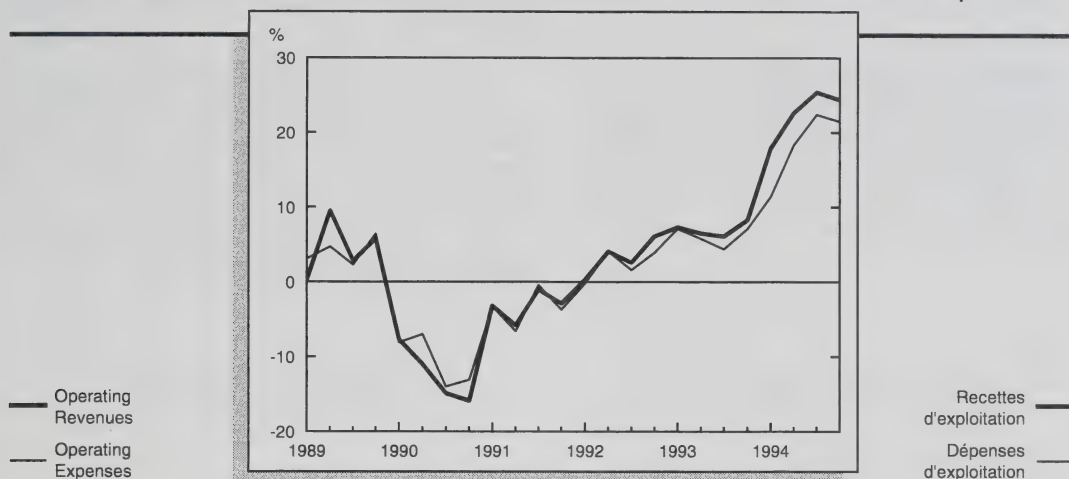


Figure 2.2

**Operating Revenues and Expenses,  
Percentage Changes from Same Quarter  
Previous Year**

Figure 2.2

**Recettes et dépenses d'exploitation,  
variations en pourcentage du même  
trimestre l'année précédente**



quarter of 1991; revenues bottomed out in the fourth quarter of 1990 with a drop of over 15% from the fourth quarter of 1989. A period of moderate yet sustained growth ensued, lasting from the first quarter of 1992 to the fourth quarter of 1993. Over those two years, growth rates for revenues and expenses ranged between 2% and 8%. Then, in the first quarter of 1994, quarterly growth rates more than doubled, hovering between 20% and 25%.

1990 au quatrième trimestre 1991, atteignant un creux au quatrième trimestre 1990 avec une baisse des recettes de plus de 15 % par rapport au quatrième trimestre de 1989. Une période de croissance modérée, mais soutenue, a suivi, allant du premier trimestre 1992 au quatrième trimestre 1993. Au cours de ces deux ans, les taux de croissance des revenus et des dépenses ont varié dans une fourchette allant de 2 à 8 %. Enfin, à partir du premier trimestre 1994, ces taux de croissance trimestriels ont plus que doublé, pour se situer dans un intervalle allant de 20 à 25 %.

#### 1994: An outstanding year

The financial performance of for-hire motor carriers of freight with annual operating revenues of \$1 million or more was extraordinary in 1994. As shown in Tables 2.1 and 2.2, total operating revenues hit nearly \$11 billion in 1994, up more than \$2 billion (about 23%) from 1993. Total operating expenses followed the same trend, climbing almost 19% (roughly \$1.6 billion) to \$10.1 billion in 1994. The operating ratio, which is total operating expenses divided by total operating revenues, fell from 0.96 in 1993 to 0.92 in 1994; this reflects a significant improvement in the Canadian for-hire trucking industry's profit margins in 1994. In fact, in 1994 the financial performance of motor carriers, as measured by the operating ratio, reached levels not seen since the 1980s.

#### Une année 1994 exceptionnelle...

La performance financière des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, ayant des recettes annuelles d'exploitation de 1 million \$ ou plus, fut exceptionnelle en 1994. Tel qu'indiqué aux tableaux 2.1 et 2.2, les recettes totales d'exploitation ont atteint près de 11 milliards de dollars en 1994, en hausse de plus de 2 milliards de dollars (environ 23 %) par rapport à 1993. Les dépenses totales d'exploitation ont suivi la même tendance, s'accroissant de près de 19 % (environ 1.6 milliards \$) pour atteindre 10.1 milliards de dollars en 1994. Le ratio d'exploitation, qui mesure la proportion des dépenses totales d'exploitation absorbée par les revenus totaux d'exploitation, est ainsi passé de 0.96 en 1993 à 0.92 en 1994, ce qui reflète une amélioration significative des marges bénéficiaires dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada en 1994. De fait, le rendement financier des transporteurs routiers de marchandises, tel que mesuré par le ratio d'exploitation, a atteint en 1994 un niveau sans précédent depuis les années 80.

#### Strong growth especially in western Canada

Geographically, the Canadian for-hire trucking industry's vigorous growth in 1994 was concentrated in the western part of the country. A regional breakdown of year-over-year growth between 1993 and 1994 shows that

#### Forte progression surtout dans l'ouest du pays

Géographiquement, la forte progression de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada en 1994 se concentre davantage dans l'ouest du pays. L'examen des taux de croissance des revenus et des dépenses de 1993 à 1994 par

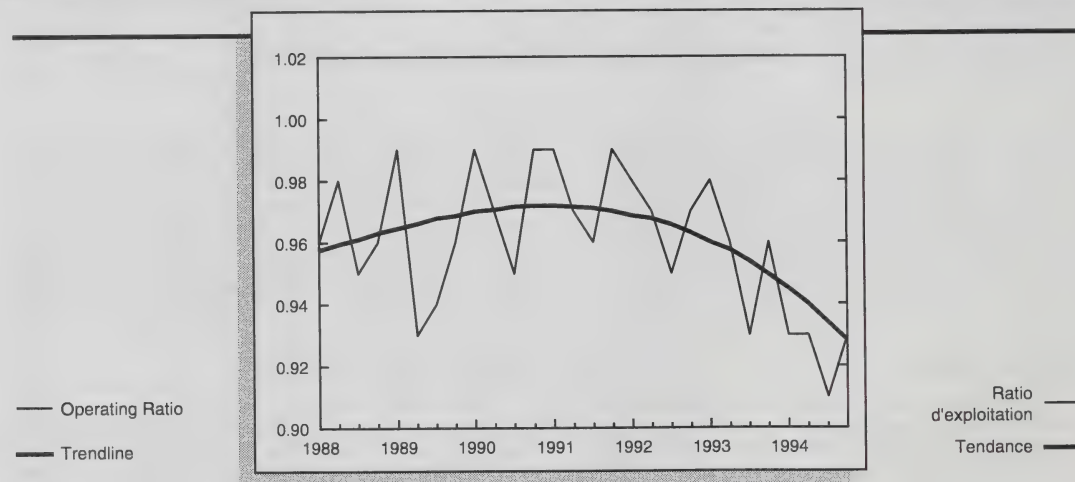
in general, growth rates in the Maritimes, Quebec and Ontario, though historically high, were below the national averages for revenues (23%) and expenses (19%), while growth rates in the western provinces, especially British Columbia, were universally higher than the national averages (Table 2.3).

### Downward trend in operating ratios

As a result of the for-hire trucking industry's outstanding performance in 1994, the downward trend in operating ratios that started in mid-1991 continued. Figure 2.3 shows the quarterly operating ratios of all motor carriers of freight for the 1988-1994 period. A line describing the trend in operating ratios was added to the chart in order to smooth out the effects of seasonal variations in the quarterly data series.

Figure 2.3

### Quarterly Operating Ratios Series and Trends, All Carriers, 1988-1994



The trend line clearly indicates how the financial situation of trucking companies has changed in recent years. It deteriorated as quarterly operating ratios edged upward between 1988 and early 1991, and then it recovered, slowly at first, later more rapidly, as operating ratios improved, particularly in 1993 and subsequent years.

As Figure 2.4 reveals, the recent trend in operating ratios varies considerably by carrier size. For medium and large carriers (between \$1 and \$25 million in annual revenues), the trend in quarterly operating ratios was flat until the beginning of 1991 and then turned sharply downward, whereas for the top carriers (more than \$25 million in annual revenues), the trend moved upward until early 1992, then dropped swiftly. The decline in operating ratios during 1994 resulted from the combined decreases

région montre que, de façon générale, les taux de croissance dans les régions des Maritimes, du Québec et de l'Ontario, quoique historiquement élevés, furent inférieures aux moyennes nationales de 23 % (recettes) et 19 % (dépenses), tandis que les taux de croissance pour les provinces de l'ouest furent systématiquement supérieurs à ces moyennes nationales, particulièrement pour la région de la Colombie-Britannique. (tableau 2.3)

### Tendance à la baisse des ratios d'exploitation

La performance exceptionnelle de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui en 1994 a eu comme conséquence de poursuivre la tendance à la baisse des ratios d'exploitation observée depuis le milieu de 1991. La figure 2.3 présente les ratios d'exploitation trimestriels de l'ensemble des transporteurs routiers de marchandises pour la période 1988 - 1994. Une ligne décrivant la tendance des ratios d'exploitation fut également ajoutée au graphique, question d'éliminer les mouvements saisonniers présents dans la série trimestrielle.

Figure 2.3

### Tendance des ratios d'exploitation trimestriels, ensemble des transporteurs, 1988-1994

La ligne de tendance montre bien l'évolution de la situation financière des entreprises de camionnage au cours des plus récentes années: d'abord, la détérioration de la situation financière avec l'augmentation des ratios d'exploitation trimestriels de 1988 au commencement de 1991, puis le redressement, plus lent au départ, puis de façon accélérée par la suite, avec des ratios d'exploitation en baisse, notamment à partir de 1993.

La figure 2.4 ci-dessous montre que la tendance des ratios d'exploitation au cours des dernières années diffèrent significativement selon la taille des transporteurs. Alors que la tendance des ratios d'exploitation trimestriels des transporteurs de tailles moyenne et grande (ayant des recettes annuelles entre 1 et 25 millions de dollars) fut stable jusqu'au début de 1991 et très nettement en baisse par la suite, la tendance dans le cas des principaux transporteurs (ayant des recettes de 25 millions de dollars et plus) est à la hausse jusqu'au commencement de



for the top carriers (from 1.00 to 0.97) and for the medium and large carriers (from 0.94 to 0.90).

1992, pour baisser par la suite de façon rapide. Pour 1994, la baisse des ratios d'exploitation pour l'ensemble des transporteurs a découlé autant de la diminution au niveau des principaux transporteurs (baisse de 1.00 à 0.97) que des transporteurs de tailles moyenne et grande (baisse de 0.94 à 0.90).

Figure 2.4

### Trends in Operating Ratios by Size of Carriers, 1988-1994

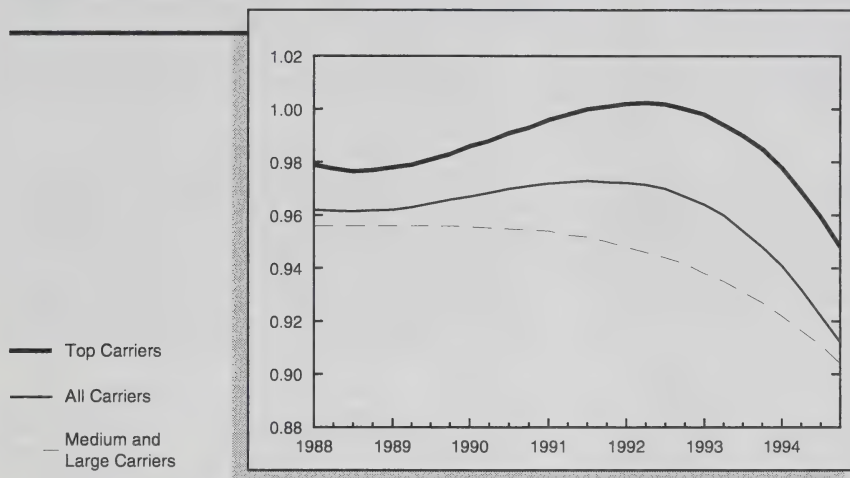
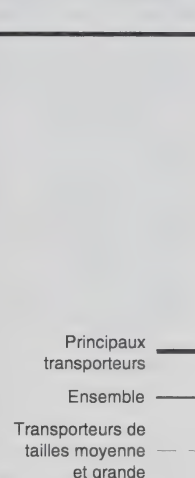


Figure 2.4

### Tendance des ratios d'exploitation par taille de transporteurs, 1988-1994



### Intraprovincial activities continue to dominate

Of the \$10.7 billion in total revenues generated by transporting freight in 1994, nearly half (\$5.1 billion) was earned by carriers that operated exclusively inside their province of domicile (intraprovincial carriers). Carriers whose activities extended across provincial borders (interprovincial carriers) generated transportation revenues of \$3.2 billion, while carriers whose activities crossed the Canadian border (international carriers) earned revenues of \$2.4 billion (Table 2.2).

### Les activités intraprovinciales continuent de dominer

Du total de 10.7 milliards \$ en recettes tirées du transport de marchandises en 1994, près de la moitié, soit 5.1 milliards \$ furent accaparées par les transporteurs dont les activités se poursuivent uniquement à l'intérieur de la province de domicile, soit les transporteurs intraprovinciaux. Les transporteurs dont les activités se poursuivent d'une province à l'autre au Canada, soit les transporteurs interprovinciaux, ont généré des recettes tirées du transport de 3.2 milliards \$, tandis que les transporteurs dont les activités s'étendent au-delà des frontières canadiennes, soit les transporteurs internationaux, ont réalisé des revenus de 2.4 milliards \$. (tableau 2.2)

### Payments to owner-operators rise sharply

In 1994, payments to owner-operators totalled \$2.6 billion, which is just over 25% of total operating expenses. At the national level, average payments to owner-operators were \$124,200, up a healthy 10.6% from 1993. For-hire carriers based in British Columbia had the highest payments to owner-operators (\$137,800 on average), followed closely by Quebec-based carriers (\$134,300 on average) and carriers based in the Maritimes (\$133,100 on average). Detailed operating and financial statistics for owner-operators are presented in Chapter 3 of this publication.

### Les paiements aux chauffeurs contractants en forte croissance

En 1994, les paiements aux chauffeurs contractants ont atteint 2.6 milliards \$, soit un peu plus de 25 % des dépenses totales d'exploitation. Au niveau canadien, les paiements moyens aux chauffeurs contractants se sont établis à 124,200 \$, en forte hausse de 10.6 % par rapport à 1993. Les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés en Colombie-Britannique sont ceux qui ont offert les paiements les plus élevés pour les chauffeurs contractants (137,800 \$ en moyenne), suivi de près par les transporteurs domiciliés au Québec (134,300 \$ en moyenne), et dans les provinces Maritimes (133,100 \$ en moyenne). Les données financières et d'exploitation détaillées pour les chauffeurs contractants se retrouvent au chapitre 3 de la présente publication.

## Improved operating ratio for specialized carriers

Even though general freight carriers earned almost 55% of total operating revenues (\$6.0 billion) in 1994, they posted an operating ratio of 0.93, which is slightly inferior to the ratio for specialized carriers (0.92). Proportionally, specialized carriers spent more for owner-operators (28.9%) than general freight carriers (22.3%), while a larger portion of the latter's expenses went to wages and salaries (32.1% compared with 29.0%) and transportation services (10.7% compared with 6.0%) (Table 2.4).

## 2.2 Balance sheet: Substantial improvement in 1994

### Total assets up 18%

The extraordinary financial performance of for-hire carriers of freight in 1994 was reflected in a significant improvement in their balance sheets. Assets totalled \$5.4 billion in 1994, up more than \$800 million (18.0%) from 1993. Nearly half of the increase was due to higher capital spending, probably in response to the surge in trucking activity in 1994 (Table 2.5).

Liabilities totaled \$3.7 billion in 1994, up \$500 million from 1993. Long-term debt was responsible for just over half of the increase. Long-term debt as a proportion of total liabilities remained steady at 46% in 1994. Between 1993 and 1994, shareholders' equity grew by nearly \$300 million to \$1.6 billion.

### Improved short-term and long-term liquidity

For the second consecutive year, long-term liquidity improved in the for-hire trucking industry. The long-term debt to equity ratio declined from 0.545 in 1992 to 0.527 in 1993 and 0.518 in 1994. Similarly, the working capital ratio, a measure of short-term liquidity, improved substantially, rising from 0.987 in 1993 to 1.016 in 1994.

### Net operating revenues at record high

In 1994, the net operating revenues of for-hire carriers of freight jumped nearly \$200 million to a record high of \$492 million. This increase pushed the operating profit margin up from 3.2% in 1993 to 4.5% in 1994. Despite the significant increase in total assets, the rate of return on assets rose to 5.2% in 1994, up from 3.2% in 1993. In other words, the profitability of trucking companies increased not only relative to total operating revenues but also relative to total assets employed in operating the business.

### Positive financial leverage

For the first time since the early 1990s, return on equity (17.5%) surpassed return on capital employed (15.8%), which resulted in positive financial leverage. Between 1990 and 1992, return on equity was lower than return on

## Meilleur ratio d'exploitation pour les transporteurs de fret spécialisé

Bien que les transporteurs de fret général ont réalisé près de 55 % des recettes totales d'exploitation (6.0 milliards \$) en 1994, leur ratio d'exploitation s'est établi à 0.93, soit à un niveau légèrement inférieur à celui des transporteurs de fret spécialisé (0.92). Toutes proportions gardées, les transporteurs de fret spécialisé ont davantage dépensé pour les chauffeurs contractants (28.9%) que les transporteurs de fret général (22.3 %), alors que ces derniers ont consacré une plus large part de leurs dépenses aux salaires et traitements (32.1 % contre 29.0 %) et en achats de services de transport (10.7 % contre 6.0 %). (Tableau 2.4)

## 2.2 Analyse du bilan financier : Bilan nettement amélioré en 1994

### Accroissement de 18 % de l'actif total

La performance financière exceptionnelle des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui en 1994 s'est traduit par une amélioration significative de leurs bilans financiers. L'actif total en 1994 a atteint 5.4 milliards \$, soit une hausse de plus de 800 millions \$ ou de 18.0 % par rapport à 1993. Près de la moitié de cette hausse provient des dépenses accrues en immobilisations, devenues vraisemblablement nécessaire pour répondre à la forte reprise des activités observée dans le camionnage en 1994. (tableau 2.5)

Par ailleurs, le passif total a atteint 3.7 milliards \$ en 1994, en hausse de 500 millions \$ par rapport à 1993. La dette à long terme fut responsable d'un peu plus de la moitié de cette hausse du passif total. La proportion de la dette à long terme dans le passif total est demeurée stable en 1994 à 46 %. Enfin, la participation des actionnaires a augmenté de près de 300 millions \$ de 1993 à 1994, s'établissant à 1.6 milliards \$.

### Meilleure solvabilité à court et à long terme

Pour une deuxième année consécutive, la solvabilité à long terme s'est amélioré dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui. Ainsi, le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires est successivement passé de 0.545 en 1992 à 0.527 en 1993 et à 0.518 en 1994. De même, le ratio du fonds de roulement, qui mesure la solvabilité à court terme, s'est grandement amélioré en s'établissant à 1.016 en 1994, contre 0.987 en 1993.

### Niveau record des recettes nettes d'exploitation

En 1994, les recettes nettes d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui ont augmenté de près de 200 millions \$ pour atteindre le niveau record de 492 millions \$. Cette forte poussée des recettes nettes d'exploitation a entraîné à la hausse la marge bénéficiaire d'exploitation, celle-ci passant de 3.2 % en 1993 à 4.5 % en 1994. De plus, malgré la hausse significative de l'actif total, le rendement de l'actif a également augmenté en 1994, s'établissant à 5.2 %, contre 3.2 % en 1993. C'est dire que la rentabilité des entreprises de camionnage s'est accrue non seulement par rapport aux recettes totales d'exploitation, mais également par rapport à l'actif total mis en oeuvre pour la conduite des affaires.

### Effet positif de levier financier

Pour la première fois depuis le début des années 1990, le rendement de l'avoir, à 17.5 %, a surpassé le rendement des capitaux employés (15.8 %), dégageant ainsi un effet positif de levier financier. De 1990 à 1992, le rendement de l'avoir était



capital employed, and in 1993 the two rates were about equal. In addition, because of the industry's exceptional profitability in 1994, the interest coverage ratio improved appreciably, climbing from 2.69 in 1993 to 4.04 in 1994.

#### **Profitability and financial leverage were comparable from region to region, but not liquidity**

Analysis of the financial ratios by region reveals no major differences in the financial situation of carriers by region of domicile, as measured by profitability and financial leverage. For all regions except the Territories, operating profit margins and rates of return on assets were close to the national average. Similarly, financial leverage was positive in every region, though it was much higher in the Maritime provinces and British Columbia (Table 2.6).

On the other hand, substantial regional disparities are evident in short-term and long-term liquidity. For example, the working capital ratio, a measure of short-term liquidity conditions, was fairly high in the Maritime provinces (1.112) and Ontario (1.066), but somewhat low in the Territories (0.739), Quebec (0.963) and the Prairies (0.970). By contrast, the long-term debt to equity ratio points to good long-term liquidity in the Prairies (0.488), Quebec (0.514) and Ontario (0.519), and less favorable conditions in the Territories (0.681), the Maritime provinces (0.587) and British Columbia (0.544).

#### **Household goods movers: an industry apart**

Analysis of the financial ratios by industry reveals significant differences between general freight, bulk freight and other carriers on one hand and movers of household goods on the other. With regard to profitability, household goods movers posted a return on equity of -1.1%, whereas the remaining industries had a return of +5.5%. Similarly, financial leverage was positive for the general freight, bulk freight and other trucking industries, but well below zero for the household goods industry. The latter industry reported both the best short-term liquidity, with a working capital ratio of 1.166, and the poorest long-term liquidity, with a ratio of long-term debt to net worth of 0.646 (Table 2.7).

#### **The top carriers have the lowest profitability**

Analysis of the financial ratios by carrier size shows that the top carriers (carriers with annual operating revenues of more than \$25 million) posted the lowest profitability in 1994, even though they had the highest net operating revenues per carrier. They reported a smaller operating profit margin and a lower return on assets than medium carriers (between \$1 million and \$12 million in annual revenues) and large carriers (between \$12 million and \$25 million in annual revenues). On the other hand, top carriers earned an average of \$2.4 million in net operating revenues in 1994, compared with \$900,000 and \$200,000 for the large and medium carriers respectively. Financial leverage was negative for top carriers, but positive for the other two groups. Large carriers had the poorest short- and long-term liquidity, as their working

inférieur au rendement des capitaux employés, alors que ces deux rendements étaient à peu près égaux en 1993. Par ailleurs, en raison de l'excellente rentabilité en 1994, le ratio de couverture des intérêts s'est grandement amélioré, en passant de 2.69 en 1993 à 4.04 en 1994.

#### **Rentabilité et effet de levier financier comparables d'une région à l'autre, mais solvabilité bien différente...**

L'analyse des ratios financiers par région ne montre pas de différences importantes dans la situation financière des transporteurs selon leur région de domicile quant à leur rentabilité et à l'effet de levier financier. À l'exception des Territoires, les résultats pour la marge bénéficiaire d'exploitation et le rendement de l'actif se situent pour l'ensemble des régions près de la moyenne nationale. De même, l'effet de levier financier fut positif dans chacune des régions, bien qu'il fut beaucoup plus important dans les provinces Maritimes et en Colombie-Britannique. (tableau 2.6)

Des disparités importantes émergent toutefois par région de domicile quant à la solvabilité à court et à long terme. Ainsi, le ratio du fonds de roulement, qui mesure les conditions de solvabilité à court terme, fut relativement élevé dans les provinces Maritimes (1.112) et en Ontario (1.066), tandis qu'il fut relativement faible dans les Territoires (0.739), au Québec (0.963) et dans les Prairies (0.970). Par contre, le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires montre de bonnes conditions de solvabilité à long terme dans les Prairies (0.488), au Québec (0.514) et en Ontario (0.519), et montre des conditions plus difficiles dans les Territoires (0.681), les provinces Maritimes (0.587) et en Colombie-Britannique (0.544).

#### **Le transport des articles ménagers : une industrie vraiment à part...**

L'analyse des ratios financiers par industrie permet surtout de relever des différences importantes entre les industries du fret général, des produits en vrac et autres d'une part, et l'industrie du transport des articles ménagers d'autre part. Du point de vue de la rentabilité, l'industrie des articles ménagers ont affiché un rendement négatif de l'avoir de 1.1 % en 1994, alors que les autres industries ont enregistré un rendement positif de 5.5 %. L'effet de levier financier fut positif pour les industries du fret général, des produits en vrac et les autres industries de camionnage, tandis que cet effet fut fortement négatif pour l'industrie des articles ménagers. Enfin, cet même industrie des articles ménagers a affiché à la fois les meilleures conditions de solvabilité à court terme avec un ratio du fonds de roulement de 1.166, et les conditions de solvabilité les moins favorables à long terme, avec un ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires de 0.646. (tableau 2.7)

#### **Les principaux transporteurs ont enregistré la plus faible rentabilité**

Enfin, l'analyse des ratios financiers par taille de transporteurs montre que les principaux transporteurs, i.e. ceux qui ont des recettes annuelles d'exploitation de plus de 25 millions \$, ont affiché la rentabilité la plus faible en 1994, bien qu'ils ont enregistré les recettes nettes d'exploitation les plus élevées par transporteur. Leur marge bénéficiaire d'exploitation et leur rendement de l'actif furent tous les deux inférieurs aux résultats obtenus par les transporteurs de taille moyenne (de 1 à 12 millions \$ en recettes annuelles) et de grande taille (de 12 à 25 millions \$ en recettes annuelles). En contrepartie, les recettes nettes d'exploitation des principaux transporteurs se sont élevées en moyenne à 2.4 millions \$ en 1994, contre 0.9 million \$ et 0.2 million \$ respectivement pour les transporteurs de grande taille et de taille moyenne. Les principaux transporteurs ont également enregistré un effet de levier financier négatif, comparativement à un effet positif pour

capital ratio was 0.932 and their long-term debt to equity ratio was 0.545 (Table 2.8).

### The number of trailers in service has grown faster since 1990

The number of trailers (semi and full) in service jumped nearly 17% (from 96,889 to 113,232) between 1993 and 1994 (Table 2.9); this is the largest increase since the early 1990s. Nevertheless, the proportions of trailers owned and trailers leased remained the same as in 1993 (83% and 17% respectively). In 1990, the proportion of trailers owned stood at 86%. Temperature-controlled and insulated vans and semi-trailers were the most commonly leased type of equipment (20% of units in service), followed by semi-trailers (17%). The industries that leased the largest proportion of trailers were general freight carriers (19% of units in service) (Table 2.10).

chacun des deux autres groupes. Par ailleurs, les conditions de solvabilité moins favorables à la fois à court terme et à long terme s'appliquent aux transporteurs de grande taille, leur ratio du fonds de roulement s'établissant à 0.932 et leur ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires se situant à 0.545. (tableau 2.8)

### Plus forte augmentation du nombre de remorques en service depuis 1990

Le nombre de remorques (semi-remorques et remorques classiques) en service a augmenté de près de 17 % de 1993 à 1994, passant de 96,889 à 113,232 unités (tableau 2.9), ce qui constitue la plus forte hausse du nombre de remorques en service depuis le début des années 1990. La proportion des remorques louées et possédées est toutefois demeurée la même qu'en 1993, 83 % des remorques en service appartenant aux transporteurs contre 17 % de location. En 1990, la proportion des remorques possédées s'élevait à 86 %. Les fourgons et semi-remorques à température contrôlée et non-thermique constituent le type de matériel le plus loué (20 % des unités en service), suivi des semi-remorques (17 %). Par industrie, les transporteurs de fret général (19 % des unités en service) sont ceux qui louent dans une plus grande proportion leurs remorques (tableau 2.10).

Table 2.1

### Motor Carriers of Freight, Summary Statistics For-Hire Carriers<sup>1</sup>, 1990-1994

|   | 1990            | 1991    | 1992    | 1993    | 1994     |
|---|-----------------|---------|---------|---------|----------|
| Total Number of Carriers – Nombre total de transporteurs  | 1,350           | 1,427   | 1,460   | 1,580   | 1,514    |
|   | \$'000,000      |         |         |         |          |
| Total Operating Revenues – Recettes d'exploitation totales  | 8,423.6         | 8,434.5 | 8,545.6 | 9,222.0 | 10,976.2 |
| Total Operating Expenses – Dépenses d'exploitation totales  | 8,177.4         | 8,167.7 | 8,340.6 | 8,929.4 | 10,145.6 |
| Salaries and Wages <sup>2</sup> – Salaires et traitements <sup>2</sup>                            | 2,617.2         | 2,730.5 | 2,720.4 | 2,841.4 | 3,115.2  |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant  | 635.2           | 676.8   | 704.9   | 762.0   | 1,001.6  |
| Owner-Operator Expenses – Paiements aux chauffeurs contractants                                   | 2,059.3         | 1,926.9 | 1,992.2 | 2,251.4 | 2,564.4  |
| Other Purchased Transportation <sup>3</sup> – Autres achats de services de transport <sup>3</sup> | 659.8           | 650.2   | 631.1   | 624.0   | 866.8    |
| Miscellaneous Expenses <sup>4</sup> – Autres dépenses <sup>4</sup>                                | 2,205.9         | 2,183.4 | 2,292.0 | 2,450.6 | 2,597.5  |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation  | 0.97            | 0.97    | 0.98    | 0.97    | 0.92     |
|   | Number – Nombre |         |         |         |          |
| Employees – Employé(e)s   | 73,716          | 72,617  | 71,909  | 72,728  | 77,221   |
| Equipment Operated – Matériel productif en service  |                 |         |         |         |          |
| Straight Trucks – Camions   | 8,609           | 9,130   | 8,360   | 8,253   | 7,894    |
| Road Tractors – Tracteurs routiers  | 28,740          | 29,236  | 29,862  | 31,059  | 29,969   |

<sup>1</sup> Data for the period 1990-1993 are from the Annual Motor Carriers of Freight Survey, while data for the year 1994 are from the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey. – Les données pour la période 1990-1993 proviennent de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, alors que les données pour l'année 1994 proviennent de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.

<sup>2</sup> Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

<sup>3</sup> Includes driver services, vehicle lease or rent and purchased transportation. – Inclut les services de conducteurs, la location et la location-bail de véhicules de même que les achats de services de transport.

<sup>4</sup> Includes terminal expenses, maintenance and garage expenses, load broker services and other operating expenses (insurance, administration). – Inclut les frais de terminus, les frais d'entretien et dépenses de garage, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration).



Table 2.2

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire  
Carriers Summary Statistics by Quarter, 1994**

Tableau 2.2

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de  
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui  
sommaire statistique par trimestre, 1994**

|   | Quarter – Trimestre |                |                |                | Total           |
|---|---------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
|   | I                   | II             | III            | IV             |                 |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés                                      | 453                 | 450            | 446            | 443            | ...             |
| Total Number of Carriers – Nombre total de transporteurs  | 1,514               | 1,502          | 1,490          | 1,481          | ...             |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation  | \$'000,000          |                |                |                |                 |
| Intraprovincial – Intraprovinciaux  | 1,209.3             | 1,189.3        | 1,341.8        | 1,342.9        | 5,083.3         |
| Interprovincial – Interprovinciaux  | 684.5               | 884.1          | 848.7          | 817.6          | 3,234.9         |
| <b>Domestic Movements – Mouvements domestiques</b>  | <b>1,893.7</b>      | <b>2,073.4</b> | <b>2,190.5</b> | <b>2,160.5</b> | <b>8,318.2</b>  |
| Into Canada – À destination du Canada   | 255.2               | 326.6          | 288.7          | 303.3          | 1,173.7         |
| Out of Canada – En provenance du Canada   | 292.7               | 276.5          | 347.1          | 301.2          | 1,217.4         |
| <b>International movements – Mouvements internationaux</b>  | <b>547.8</b>        | <b>603.1</b>   | <b>635.8</b>   | <b>604.4</b>   | <b>2,391.1</b>  |
| <b>Transportation Revenues – Recettes tirées du transport</b>                                       | <b>2,441.6</b>      | <b>2,676.5</b> | <b>2,826.3</b> | <b>2,764.9</b> | <b>10,709.3</b> |
| Other Revenues – Autres recettes  | 72.5                | 56.2           | 68.3           | 69.8           | 266.9           |
| <b>Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation</b>                                   | <b>2,514.1</b>      | <b>2,732.7</b> | <b>2,894.6</b> | <b>2,834.8</b> | <b>10,976.2</b> |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation  | \$'000,000          |                |                |                |                 |
| Salaries and wages <sup>1</sup> – Salaires et traitements <sup>1</sup>                              | 732.8               | 769.1          | 806.0          | 807.3          | 3,115.2         |
| Fuel Expenses – Paiements pour le carburant   | 234.0               | 249.6          | 249.6          | 268.5          | 1,001.6         |
| Owner operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants                                | 560.6               | 668.5          | 664.4          | 670.8          | 2,564.4         |
| Other Purchased Transportation Expenses <sup>2</sup> – Achats de services de transport <sup>2</sup> | 194.6               | 215.9          | 237.5          | 218.7          | 866.8           |
| Miscellaneous Expenses <sup>3</sup> – Autres dépenses <sup>3</sup>                                  | 604.2               | 626.7          | 683.6          | 683.0          | 2,597.5         |
| <b>Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation</b>                                   | <b>2,325.5</b>      | <b>2,530.2</b> | <b>2,641.2</b> | <b>2,648.7</b> | <b>10,145.6</b> |
| <b>Operating Ratio – Ratio d'exploitation</b>   | <b>0.93</b>         | <b>0.93</b>    | <b>0.91</b>    | <b>0.93</b>    | <b>0.92</b>     |
| Drivers – Conducteurs   | Number – Nombre     |                |                |                |                 |
| Company Drivers – Conducteurs de compagnie  | 43,288              | 45,270         | 46,277         | 45,835         | ...             |
| Owner Operator – Chauffeurs contractants  | 18,022              | 21,570         | 20,997         | 21,968         | ...             |
| <b>Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs</b>  | <b>61,310</b>       | <b>66,840</b>  | <b>67,274</b>  | <b>67,803</b>  | <b>...</b>      |

<sup>1</sup> Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

<sup>2</sup> Includes driver services, vehicle lease or rent and purchased transportation. – Inclut les services de conducteurs, la location et la location-bail de véhicules de même que les achats de services de transport.

<sup>3</sup> Includes terminal expenses, maintenance and garage expenses, load broker services and other operating expenses (insurance, administration, etc.). – Inclut les frais de terminus, les frais d'entretien et dépenses de garage, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.).

| Table 2.3<br>Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire<br>Carriers Summary Statistics by Region, 1994                                   |  |       |       |       |       | Tableau 2.3<br>Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de<br>marchandises, transporteurs pour compte d'autrui<br>sommaire statistique selon la région, 1994 |        |        |        |         |         |        |        |        |         |
|--|--|-------|-------|-------|-------|--|--------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|
|  | Atlantic Provinces – Provinces maritimes |       |       |       |       | Québec   |        |        |        |         | Ontario |        |        |        |         |
|  | I  | II    | III   | IV    | Total | I  | II     | III    | IV     | Total   | I       | II     | III    | IV     | Total   |
| Number of Carriers Surveyed –<br>Nombre de transporteurs enquêtés  | 41                                       | 40    | 40    | 40    | ...   | 103  | 100    | 100    | 99     | ...     | 134     | 135    | 136    | 133    | ...     |
| Total Number of Carriers –<br>Nombre total de transporteurs  | 110                                      | 105   | 105   | 105   | ...   | 366  | 361    | 361    | 357    | ...     | 479     | 478    | 477    | 468    | ...     |
|  | \$'000,000                               |       |       |       |       |  |        |        |        |         |         |        |        |        |         |
| General Freight : Truckload –<br>Fret général : charge complète  | 60.2                                     | 76.1  | 93.3  | 82.7  | 312.3 | 168.9  | 275.7  | 214.4  | 215.6  | 874.6   | 401.6   | 415.2  | 370.4  | 386.0  | 1,573.3 |
| General Freight : Less than Truckload –<br>Fret général : charge partielle   | 49.9                                     | 82.1  | 45.4  | 67.9  | 245.4 | 103.8  | 118.7  | 122.2  | 129.9  | 474.6   | 174.9   | 215.8  | 211.3  | 248.7  | 850.7   |
| Bulk – Produits en vrac  | 22.1                                     | 16.3  | 21.7  | 18.9  | 79.0  | 68.0   | 82.2   | 88.8   | 74.7   | 313.6   | 70.5    | 67.0   | 72.4   | 75.7   | 285.6   |
| Household Goods Moving –<br>Déménagement d'articles ménagers   | 2.9                                      | 7.1   | 7.9   | 5.7   | 23.6  | 6.4  | 9.3    | 17.4   | 8.8    | 41.9    | 24.9    | 34.5   | 36.8   | 34.2   | 130.4   |
| Other Types of Activity <sup>1</sup> –<br>Autres types d'activité <sup>1</sup>   | 71.0                                     | 47.7  | 78.6  | 72.2  | 269.5 | 112.5  | 68.9   | 112.2  | 105.5  | 399.1   | 138.7   | 111.3  | 224.2  | 161.3  | 635.5   |
| Total Transportation Revenues –<br>Total des recettes tirées du transport  | 206.1                                    | 229.3 | 246.9 | 247.4 | 929.8 | 459.6  | 554.9  | 554.9  | 534.5  | 2,103.9 | 810.5   | 850.1  | 915.0  | 905.9  | 3,481.6 |
| Other Revenues – Autres Recettes   | 13.8                                     | 1.7   | 2.8   | 3.1   | 21.4  | 3.7  | 9.2    | 14.0   | 19.3   | 46.1    | 24.5    | 26.1   | 35.2   | 25.8   | 111.5   |
| Total Operating Revenues –<br>Recettes totales d'exploitation  | 219.9                                    | 231.0 | 249.7 | 250.5 | 951.1 | 463.3  | 564.1  | 568.9  | 553.8  | 2,150.0 | 835.0   | 876.2  | 950.2  | 931.7  | 3,593.1 |
| Salaries and Wages – Salaires<br>et traitements  | 53.6                                     | 70.8  | 70.1  | 73.1  | 267.7 | 138.1  | 150.0  | 157.6  | 165.0  | 610.7   | 280.2   | 269.6  | 290.6  | 283.5  | 1,124.0 |
| Fuel Expenses – Dépenses pour<br>le carburant  | 15.3                                     | 20.9  | 26.7  | 24.9  | 87.8  | 54.6   | 58.7   | 59.4   | 68.8   | 241.4   | 77.7    | 80.9   | 76.5   | 86.9   | 322.0   |
| Owner-Operator Expenses – Paiements<br>pour les chauffeurs contractants  | 61.8                                     | 46.6  | 52.9  | 57.8  | 219.1 | 82.2   | 113.4  | 99.8   | 81.5   | 376.8   | 165.1   | 201.4  | 214.7  | 205.3  | 786.5   |
| Other Purchased Transportation –<br>Achats de service de transport   | 17.6                                     | 26.2  | 20.4  | 19.9  | 84.2  | 48.3   | 49.4   | 53.7   | 50.3   | 201.8   | 58.7    | 64.6   | 74.8   | 70.8   | 268.9   |
| Miscellaneous Expenses –<br>Autres dépenses  | 58.2                                     | 56.7  | 59.7  | 63.0  | 237.6 | 123.5  | 140.9  | 142.6  | 145.0  | 552.1   | 203.8   | 203.4  | 222.5  | 221.1  | 850.8   |
| Total Operating Expenses –<br>Dépenses totales d'exploitation  | 206.7                                    | 221.4 | 229.9 | 238.7 | 896.6 | 446.8  | 512.5  | 513.1  | 510.9  | 1,983.3 | 785.0   | 820.1  | 879.0  | 867.6  | 3,351.8 |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation   | 0.94                                     | 0.96  | 0.92  | 0.95  | 0.94  | 0.96   | 0.91   | 0.90   | 0.92   | 0.92    | 0.94    | 0.94   | 0.93   | 0.93   | 0.93    |
| Company Drivers – Conducteurs<br>de compagnie  | 2,850                                    | 3,407 | 3,574 | 3,384 | ...   | 11,044   | 11,897 | 12,397 | 12,114 | ...     | 15,684  | 15,112 | 15,661 | 15,816 | ...     |
| Owner Operators – Chauffeurs<br>contractants   | 1,579                                    | 1,517 | 1,668 | 1,820 | ...   | 2,786  | 2,987  | 2,850  | 2,597  | ...     | 6,122   | 7,123  | 7,317  | 7,511  | ...     |
| Total Number of Drivers –<br>Nombre total de conducteurs   | 4,429                                    | 4,924 | 5,242 | 5,204 | ...   | 13,830   | 14,884 | 15,247 | 14,711 | ...     | 21,805  | 22,235 | 22,977 | 23,328 | ...     |
| <sup>1</sup> Other may include forest products, heavy machinery, etc. – Autres peut comprendre les produits forestiers, la machinerie lourde, etc. |  |       |       |       |       |  |        |        |        |         |         |        |        |        |         |



**Table 2.3**  
**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire**  
**Carriers Summary Statistics by Region, 1994 –**  
**concluded**

**Tableau 2.3**  
**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de**  
**marchandises, transporteurs pour compte d'autrui**  
**sommaire statistique selon la région, 1994 – fin**

| Prairies   |        |        |        |         | British Columbia – Colombie Britannique |       |       |       |         | Territories – Territoires |      |      |      |       | Canada  |         |         |         |          |
|------------|--------|--------|--------|---------|---|-------|-------|-------|---------|---------------------------|------|------|------|-------|---------|---------|---------|---------|----------|
| I          | II     | III    | IV     | Total   | I                                       | II    | III   | IV    | Total   | I                         | II   | III  | IV   | Total | I       | II      | III     | IV      | Total    |
| 80         | 79     | 78     | 78     | ...     | 87                                      | 87    | 84    | 85    | ...     | 8                         | 9    | 8    | 8    | ...   | 453     | 450     | 446     | 443     | ...      |
| 288        | 286    | 285    | 285    | ...     | 262                                     | 262   | 254   | 258   | ...     | 8                         | 9    | 8    | 8    | ...   | 1,514   | 1,502   | 1,490   | 1,481   | ...      |
| \$'000,000 |        |        |        |         |   |       |       |       |         |                           |      |      |      |       |         |         |         |         |          |
| 216.6      | 212.3  | 181.3  | 188.6  | 798.8   | 81.0                                    | 241.4 | 130.9 | 105.3 | 558.6   | 1.6                       | 5.0  | 5.0  | 2.3  | 13.9  | 929.9   | 1,225.7 | 995.4   | 980.5   | 4,131.4  |
| 110.6      | 135.0  | 124.4  | 127.5  | 497.4   | 32.8                                    | 26.2  | 33.5  | 23.1  | 115.6   | 2.4                       | 4.1  | 0.0  | 0.8  | 7.3   | 474.4   | 581.8   | 536.8   | 597.8   | 2,190.9  |
| 132.3      | 144.8  | 169.0  | 159.9  | 606.0   | 26.9                                    | 36.9  | 25.7  | 22.1  | 111.6   | 0.0                       | 0.0  | 0.7  | 0.9  | 1.6   | 319.8   | 347.2   | 378.3   | 352.1   | 1,397.4  |
| 16.5       | 28.9   | 34.3   | 27.8   | 107.5   | 7.3                                     | 14.0  | 22.5  | 9.8   | 53.7    | 1.0                       | 1.4  | 1.9  | 1.5  | 5.8   | 59.1    | 95.2    | 120.8   | 87.8    | 362.9    |
| 170.3      | 112.2  | 184.9  | 218.9  | 686.3   | 164.1                                   | 79.2  | 193.4 | 187.6 | 624.3   | 1.9                       | 0.6  | 2.3  | 0.9  | 5.8   | 658.4   | 420.0   | 795.5   | 746.5   | 2,820.5  |
| 646.2      | 633.4  | 694.0  | 722.7  | 2,696.3 | 312.2                                   | 397.7 | 405.6 | 347.9 | 1,463.4 | 6.9                       | 11.1 | 9.9  | 6.4  | 34.3  | 2,441.6 | 2,676.5 | 2,826.3 | 2,764.9 | 10,709.3 |
| 16.2       | 10.0   | 6.7    | 12.1   | 45.0    | 14.2                                    | 9.2   | 9.7   | 9.6   | 42.7    | 0.2                       | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 0.2   | 72.5    | 56.2    | 68.3    | 69.9    | 266.9    |
| 662.4      | 643.4  | 700.6  | 734.8  | 2,741.3 | 326.4                                   | 406.9 | 415.3 | 357.5 | 1,506.1 | 7.1                       | 11.1 | 9.9  | 6.4  | 34.6  | 2,514.1 | 2,732.7 | 2,894.6 | 2,834.8 | 10,976.2 |
| 179.6      | 173.9  | 179.8  | 201.6  | 734.9   | 79.6                                    | 102.5 | 106.0 | 81.9  | 370.1   | 1.6                       | 2.3  | 1.9  | 2.2  | 8.0   | 732.8   | 769.1   | 806.0   | 807.3   | 3,115.2  |
| 63.4       | 53.8   | 54.7   | 60.3   | 232.3   | 22.6                                    | 34.8  | 31.7  | 26.8  | 115.9   | 0.5                       | 0.5  | 0.6  | 0.8  | 2.3   | 234.0   | 249.6   | 249.6   | 268.5   | 1,001.6  |
| 155.2      | 182.9  | 185.3  | 209.8  | 733.1   | 93.6                                    | 119.9 | 108.5 | 115.9 | 437.8   | 2.8                       | 4.4  | 3.3  | 0.6  | 11.0  | 560.6   | 668.5   | 664.4   | 670.7   | 2,564.4  |
| 46.8       | 46.4   | 54.5   | 56.3   | 204.0   | 22.8                                    | 28.9  | 33.8  | 21.0  | 106.4   | 0.3                       | 0.5  | 0.3  | 0.3  | 1.5   | 194.6   | 215.9   | 237.5   | 218.7   | 866.8    |
| 150.7      | 146.9  | 166.7  | 158.4  | 622.7   | 66.3                                    | 75.7  | 89.0  | 93.1  | 324.1   | 1.5                       | 3.0  | 3.1  | 2.4  | 10.0  | 604.1   | 626.7   | 683.6   | 683.0   | 2,597.4  |
| 595.7      | 603.9  | 641.0  | 686.5  | 2,527.2 | 284.7                                   | 361.7 | 369.0 | 338.7 | 1,354.0 | 6.6                       | 10.7 | 9.2  | 6.2  | 32.7  | 2,325.5 | 2,530.2 | 2,641.2 | 2,648.7 | 10,145.6 |
| 0.90       | 0.94   | 0.91   | 0.93   | 0.92    | 0.87                                    | 0.89  | 0.89  | 0.95  | 0.90    | 0.92                      | 0.96 | 0.93 | 0.96 | 0.95  | 0.93    | 0.93    | 0.91    | 0.93    | 0.92     |
| 9,645      | 10,073 | 10,205 | 10,103 | ...     | 3,939                                   | 4,620 | 4,317 | 4,287 | ...     | 126                       | 161  | 123  | 131  | ...   | 43,288  | 45,270  | 46,277  | 45,835  | ...      |
| 4,674      | 6,442  | 6,131  | 6,379  | ...     | 2,781                                   | 3,378 | 2,951 | 3,599 | ...     | 81                        | 123  | 82   | 62   | ...   | 18,022  | 21,570  | 20,997  | 21,968  | ...      |
| 14,319     | 16,515 | 16,336 | 16,482 | ...     | 6,720                                   | 7,997 | 7,268 | 7,886 | ...     | 207                       | 284  | 204  | 193  | ...   | 61,310  | 66,840  | 67,274  | 67,803  | ...      |

Table 2.4

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers General and Specialized Freight by Quarter, 1994**

Tableau 2.4

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, fret général et spécialisé par trimestre, 1994**

|   | Quarter – Trimestre I |                     |                | Quarter – Trimestre II |                     |                |
|---|-----------------------|---------------------|----------------|------------------------|---------------------|----------------|
|   | General Freight       | Specialized Freight | Total          | General Freight        | Specialized Freight | Total          |
|   | Fret général          | Fret spécialisé     |                | Fret général           | Fret spécialisé     |                |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés                            | 193                   | 260                 | 453            | 190                    | 260                 | 450            |
| Total Number of Carriers – Nombre total de transporteurs                                  | 666                   | 848                 | 1,514          | 655                    | 847                 | 1,502          |
|   | \$'000,000            |                     |                |                        |                     |                |
| <b>Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation</b>                         | <b>1,341.1</b>        | <b>1,173.0</b>      | <b>2,514.1</b> | <b>1,490.0</b>         | <b>1,242.7</b>      | <b>2,732.7</b> |
| Salaries and Wages – Salaires et traitements  | 419.2                 | 313.6               | 732.8          | 447.8                  | 321.3               | 769.1          |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant  | 118.9                 | 115.1               | 234.0          | 134.3                  | 115.3               | 249.6          |
| Owner-Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants                      | 260.9                 | 299.7               | 560.6          | 317.5                  | 351.1               | 668.5          |
| Other Purchased Transportation <sup>1</sup> – Achats de service de transport <sup>1</sup> | 140.7                 | 53.9                | 194.6          | 138.1                  | 77.9                | 215.9          |
| Miscellaneous Expenses <sup>2</sup> – Autres dépenses <sup>2</sup>                        | 333.8                 | 270.2               | 604.1          | 339.5                  | 287.2               | 626.7          |
| <b>Total Operating Expenses- Dépenses totales d'exploitation</b>                          | <b>1,273.6</b>        | <b>1,051.9</b>      | <b>2,325.5</b> | <b>1,377.2</b>         | <b>1,153.0</b>      | <b>2,530.2</b> |
| <b>Operating Ratio – Ratio d'exploitation</b>   | <b>0.95</b>           | <b>0.90</b>         | <b>0.93</b>    | <b>0.92</b>            | <b>0.93</b>         | <b>0.93</b>    |
| <b>Drivers – Conducteurs</b>  | Number – Nombre       |                     |                |                        |                     |                |
| Company Drivers – Conducteurs de compagnie  | 23,557                | 19,730              | 43,288         | 24,315                 | 20,956              | 45,270         |
| Owner Operator – Chauffeurs contractants  | 9,473                 | 8,549               | 18,022         | 11,200                 | 10,370              | 21,570         |
| <b>Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs</b>                              | <b>33,030</b>         | <b>28,280</b>       | <b>61,310</b>  | <b>35,514</b>          | <b>31,326</b>       | <b>66,840</b>  |

<sup>1</sup> Includes driver services, vehicle lease or rent and purchased transportation. – Inclut les services de conducteurs, la location et la location-bail de véhicules de même que les achats de services de transport.

<sup>2</sup> Includes terminal expenses, maintenance and garage expenses, load broker services and other operating expenses (insurance, administration, etc.). – Inclut les frais de terminus, les frais d'entretien et dépenses de garage, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.).



Table 2.4

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire  
Carriers General and Specialized Freight by Quarter,  
1994 – concluded**

Tableau 2.4

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de  
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, fret  
général et spécialisé par trimestre, 1994 – fin**

| Quarter – Trimestre III |                     |         | Quarter – Trimestre IV |                     |         | Total           |                     |          |
|-------------------------|---------------------|---------|------------------------|---------------------|---------|-----------------|---------------------|----------|
| General Freight         | Specialized Freight | Total   | General Freight        | Specialized Freight | Total   | General Freight | Specialized Freight | Total    |
| Fret général            | Fret spécialisé     |         | Fret général           | Fret spécialisé     |         | Fret général    | Fret spécialisé     |          |
| 190                     | 256                 | 446     | 191                    | 252                 | 443     | ...             | ...                 | ...      |
| 652                     | 838                 | 1,490   | 656                    | 825                 | 1,481   | ...             | ...                 | ...      |
| \$'000,000              |                     |         |                        |                     |         |                 |                     |          |
| 1,557.0                 | 1,337.7             | 2,894.6 | 1,597.6                | 1,237.2             | 2,834.8 | 5,985.7         | 4,990.5             | 10,976.2 |
| 460.8                   | 345.2               | 806.0   | 459.1                  | 348.2               | 807.3   | 1,786.9         | 1,328.4             | 3,115.2  |
| 127.1                   | 122.5               | 249.6   | 143.0                  | 125.5               | 268.5   | 523.3           | 478.4               | 1,001.6  |
| 322.9                   | 341.5               | 664.4   | 341.0                  | 329.8               | 670.8   | 1,242.3         | 1,322.1             | 2,564.4  |
| 155.7                   | 81.8                | 237.5   | 159.9                  | 58.8                | 218.7   | 594.3           | 272.5               | 866.8    |
| 358.3                   | 325.4               | 683.6   | 390.2                  | 292.8               | 683.0   | 1,421.8         | 1,175.6             | 2,597.4  |
| 1,424.8                 | 1,216.4             | 2,641.2 | 1,493.5                | 1,155.2             | 2,648.7 | 5,569.1         | 4,576.6             | 10,145.6 |
| 0.92                    | 0.91                | 0.91    | 0.93                   | 0.93                | 0.93    | 0.93            | 0.92                | 0.92     |
| Number – Nombre         |                     |         |                        |                     |         |                 |                     |          |
| 25,674                  | 20,603              | 46,277  | 25,583                 | 20,252              | 45,835  | ...             | ...                 | ...      |
| 10,721                  | 10,276              | 20,997  | 10,981                 | 10,986              | 21,967  | ...             | ...                 | ...      |
| 36,395                  | 30,879              | 67,274  | 36,565                 | 31,238              | 67,802  | ...             | ...                 | ...      |

Table 2.5

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers, Summary of Financial Statistics<sup>1</sup>

|   | 1990       | 1991    | 1992    | 1993    | 1994     |
|---|------------|---------|---------|---------|----------|
| Total Number of Carriers – Nombre total de transporteurs  | 1,350      | 1,427   | 1,460   | 1,580   | 1,734    |
| <b>Balance Sheet – Bilan</b>  | \$'000,000 |         |         |         |          |
| Current Assets – Actifs à court terme   | 1,620.1    | 1,604.3 | 1,614.7 | 1,739.9 | 2,083.2  |
| Current Liabilities – Passifs à court terme   | 1,658.2    | 1,567.2 | 1,559.2 | 1,762.7 | 2,049.3  |
| <b>Working Capital – Fonds de roulement</b>   | -38.1      | 37.1    | 55.5    | -22.8   | 33.9     |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme  | 3,037.6    | 2,777.1 | 2,718.2 | 2,822.0 | 3,301.2  |
| <b>Net Assets – Actif net</b>   | 2,999.5    | 2,814.2 | 2,773.7 | 2,799.2 | 3,335.1  |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme  | 1,581.7    | 1,530.0 | 1,511.5 | 1,473.8 | 1,728.3  |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires  | 1,417.7    | 1,284.2 | 1,262.2 | 1,325.4 | 1,606.8  |
| <b>Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme</b>                                | 2,999.5    | 2,814.2 | 2,773.7 | 2,799.2 | 3,335.1  |
| <b>Income Statement – État des revenus et dépenses</b>  | \$'000,000 |         |         |         |          |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation  | 8,423.6    | 8,434.5 | 8,545.6 | 9,222.0 | 10,962.7 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation  | 8,177.5    | 8,167.7 | 8,340.6 | 8,929.4 | 10,470.7 |
| <b>Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation</b>                                      | 246.1      | 266.8   | 205.0   | 292.5   | 492.0    |
| Other Revenues – Autres recettes  | 424.2      | 258.5   | 303.9   | 230.3   | 390.5    |
| Other Expenses – Autres dépenses  | 590.7      | 406.7   | 409.7   | 312.6   | 486.3    |
| <b>Net Other Income – Autres recettes nettes</b>  | -166.5     | -148.2  | -105.8  | -82.4   | -95.8    |
| <b>Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt</b>                                      | 79.7       | 118.7   | 99.2    | 210.2   | 396.2    |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu                                 | 70.5       | 38.3    | 41.7    | 63.5    | 115.2    |
| <b>Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires</b> | 9.1        | 80.4    | 57.4    | 146.7   | 281.0    |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires  | ...        | ...     | ...     | ...     | 8.3      |
| <b>Net Profit – Recettes nettes</b>   | 9.1        | 80.4    | 57.4    | 146.7   | 272.7    |
| <b>Financial Ratios – Ratios financiers</b>   |            |         |         |         |          |
| <b>Profitability – Rentabilité</b>  |            |         |         |         |          |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation                                       | 2.92 %     | 3.16 %  | 2.40 %  | 3.17 %  | 4.49 %   |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation  | 0.97       | 0.97    | 0.98    | 0.97    | 0.96     |
| Return on Assets – Rendement de l'actif   | 0.20 %     | 1.84 %  | 1.33 %  | 3.22 %  | 5.22 %   |
| <b>Leverage – Levier financier</b>  |            |         |         |         |          |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir   | 0.64 %     | 6.26 %  | 4.55 %  | 11.07 % | 17.49 %  |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés                                      | 8.76 %     | 10.18 % | 8.95 %  | 11.95 % | 15.79 %  |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts  | 1.44       | 1.71    | 1.66    | 2.69    | 4.04     |
| <b>Solvency – Solvabilité</b>   |            |         |         |         |          |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement   | 0.977      | 1.024   | 1.036   | 0.987   | 1.016    |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires      | 0.527      | 0.544   | 0.545   | 0.527   | 0.518    |

<sup>1</sup> Data for the period 1990-1993 are from the Annual Motor Carriers of Freight Survey, while data for the year 1994 are from the Annual Supplement to the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey – Les données pour la période 1990-1993 proviennent de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, tandis que les données pour l'année 1994 proviennent du supplément annuel à l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.



Table 2.6

**Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers Financial Statistics by Region of Domicile, 1994**

Tableau 2.6

**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui statistiques financières par région de domicile, 1994**

|   | Atlantic<br>Provinces<br>Maritimes | Québec  | Ontario | Prairies | British<br>Columbia<br>Colombie<br>Britannique | Territories<br>Territoires | Canada   |
|---|------------------------------------|---------|---------|----------|--|----------------------------|----------|
| Total Number of Carriers – Nombre total de transporteurs  | 124                                | 409     | 553     | 365      | 274  | 9                          | 1,734    |
| <b>Balance Sheet – Bilan</b>  | \$'000,000                         |         |         |          |  |                            |          |
| Current Assets – Actifs à court terme   | 174.2                              | 395.3   | 768.3   | 522.2    | 215.8  | 7.4                        | 2,083.2  |
| Current Liabilities – Passifs à court terme   | 156.7                              | 410.4   | 720.6   | 538.1    | 213.6  | 10.0                       | 2,049.3  |
| <b>Working Capital – Fonds de roulement</b>   | 17.5                               | -15.0   | 47.7    | -15.9    | 2.2  | -2.6                       | 33.9     |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme  | 212.7                              | 803.5   | 1,125.9 | 868.4    | 272.1  | 18.7                       | 3,301.2  |
| <b>Net Assets – Actif net</b>   | 230.1                              | 788.4   | 1,173.6 | 852.6    | 274.3  | 16.1                       | 3,335.1  |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme  | 135.2                              | 405.8   | 610.2   | 416.7    | 149.4  | 10.9                       | 1,728.3  |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires  | 94.9                               | 382.6   | 563.3   | 435.9    | 124.9  | 5.1                        | 1,606.8  |
| <b>Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme</b>                                | 230.1                              | 788.4   | 1,173.6 | 852.6    | 274.3  | 16.1                       | 3,335.1  |
| <b>Income Statement – État des revenus et dépenses</b>  | \$'000,000                         |         |         |          |  |                            |          |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation  | 971.0                              | 2,076.5 | 3,859.7 | 2,820.8  | 1,203.7  | 31.1                       | 10,962.7 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation  | 937.5                              | 1,971.9 | 3,671.6 | 2,705.5  | 1,153.7  | 30.6                       | 10,470.7 |
| <b>Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation</b>                                      | 33.5                               | 104.6   | 188.1   | 115.3    | 50.0   | 0.6                        | 492.0    |
| Other Revenues – Autres recettes  | 8.0                                | 79.4    | 149.0   | 140.2    | 13.7   | 0.2                        | 390.5    |
| Other Expenses – Autres dépenses  | 12.8                               | 96.6    | 199.6   | 154.0    | 23.1   | 0.2                        | 486.3    |
| <b>Net Other Income – Autres recettes nettes</b>  | -4.8                               | -17.3   | -50.6   | -13.8    | -9.3   | -0.0                       | -95.8    |
| <b>Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt</b>                                      | 28.7                               | 87.3    | 137.5   | 101.5    | 40.7   | 0.5                        | 396.2    |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu                                 | 5.3                                | 25.1    | 40.6    | 32.6     | 11.5   | 0.1                        | 115.2    |
| <b>Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires</b> | 23.4                               | 62.2    | 96.9    | 68.9     | 29.2   | 0.4                        | 281.0    |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires  | 0.0                                | 2.6     | 3.9     | 0.8      | 1.0  | 0.0                        | 8.3      |
| <b>Net Profit – Recettes nettes</b>   | 23.4                               | 59.6    | 93.0    | 68.1     | 28.2   | 0.4                        | 272.7    |
| <b>Financial Ratios – Ratios financiers</b>   |                                    |         |         |          |  |                            |          |
| <b>Profitability – Rentabilité</b>  |                                    |         |         |          |  |                            |          |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation                                       | 3.44 %                             | 5.03 %  | 4.87 %  | 4.08 %   | 4.15 %   | 1.80 %                     | 4.49 %   |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation  | 0.97                               | 0.95    | 0.95    | 0.96     | 0.96   | 0.98                       | 0.96     |
| Return on Assets – Rendement de l'actif   | 6.04 %                             | 5.18 %  | 5.11 %  | 4.95 %   | 5.98 %   | 1.48 %                     | 5.22 %   |
| <b>Leverage – Levier financier</b>  |                                    |         |         |          |  |                            |          |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir   | 24.65 %                            | 16.25 % | 17.19 % | 15.81 %  | 23.35 %  | 7.55 %                     | 17.49 %  |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés                                      | 15.73 %                            | 15.00 % | 15.97 % | 15.45 %  | 18.95 %  | 4.43 %                     | 15.79 %  |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts  | 4.80                               | 3.82    | 3.75    | 4.35     | 4.58   | 3.54                       | 4.04     |
| <b>Solvency – Solvabilité</b>   |                                    |         |         |          |  |                            |          |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement   | 1.112                              | 0.963   | 1.066   | 0.970    | 1.010  | 0.739                      | 1.016    |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires      | 0.587                              | 0.514   | 0.519   | 0.488    | 0.544  | 0.681                      | 0.518    |

Table 2.7

**Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire  
Carriers Financial Statistics by Industry, 1994**

Tableau 2.7

**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de  
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui  
statistiques financières par industrie, 1994**

|   | General<br>Freight | Bulk                | Other   | Sub-Total  | Household<br>Goods   | All<br>Industries        |
|---|--------------------|---------------------|---------|------------|----------------------|--------------------------|
|   | Fret<br>général    | Produits<br>en vrac | Autre   | Sous-total | Articles<br>ménagers | Toutes les<br>Industries |
| Total Number of Carriers – Nombre total de transporteurs  | 763                | 333                 | 520     | 1616       | 118                  | 1734                     |
| <b>Balance Sheet – Bilan</b>  | \$'000,000         |                     |         |            |                      |                          |
| Current Assets – Actifs à court terme   | 1,155.8            | 322.8               | 521.0   | 1,999.6    | 83.6                 | 2,083.2                  |
| Current Liabilities – Passifs à court terme   | 1,124.3            | 329.7               | 523.6   | 1,977.6    | 71.7                 | 2,049.3                  |
| <b>Working Capital – Fonds de roulement</b>   | 31.5               | -7.0                | -2.6    | 22.0       | 11.9                 | 33.9                     |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme  | 1,667.4            | 691.6               | 799.2   | 3,158.1    | 143.1                | 3,301.2                  |
| <b>Net Assets – Actif net</b>   | 1,698.9            | 684.6               | 796.6   | 3,180.1    | 155.0                | 3,335.1                  |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme  | 846.6              | 346.7               | 434.8   | 1,628.1    | 100.2                | 1,728.3                  |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires  | 852.3              | 337.9               | 361.8   | 1,552.0    | 54.8                 | 1,606.8                  |
| <b>Long-Term Capital Employed –<br/>Capitaux employés à long terme</b>                                | 1,698.9            | 684.6               | 796.6   | 3,180.1    | 155.0                | 3,335.1                  |
| <b>Income Statement – État des revenus<br/>et dépenses</b>  | \$'000,000         |                     |         |            |                      |                          |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation  | 6,013.3            | 1,581.4             | 2,963.9 | 10,558.6   | 404.2                | 10,962.7                 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation  | 5,743.4            | 1,506.5             | 2,829.8 | 10,079.7   | 391.0                | 10,470.7                 |
| <b>Net Operating Income – Recettes nettes<br/>d'exploitation</b>                                      | 269.8              | 74.9                | 134.1   | 478.8      | 13.2                 | 492.0                    |
| Other Revenues – Autres recettes  | 230.9              | 111.4               | 32.1    | 374.4      | 16.1                 | 390.5                    |
| Other Expenses – Autres dépenses  | 265.7              | 114.8               | 75.2    | 455.6      | 30.7                 | 486.3                    |
| <b>Net Other Income – Autres recettes nettes</b>  | -34.7              | -3.4                | -43.1   | -81.2      | -14.6                | -95.8                    |
| <b>Net Income before Taxes – Recettes nettes<br/>avant impôt</b>                                      | 235.1              | 71.5                | 91.0    | 397.6      | -1.4                 | 396.2                    |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour<br>impôt sur le revenu                                  | 68.6               | 19.4                | 26.0    | 114.1      | 1.1                  | 115.2                    |
| <b>Net Income before Extraordinary Items –<br/>Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires</b> | 166.5              | 52.0                | 65.0    | 283.5      | -2.5                 | 281.0                    |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires  | 4.5                | 1.8                 | 1.8     | 8.0        | 0.3                  | 8.3                      |
| <b>Net Profit – Recettes nettes</b>   | 162.0              | 50.3                | 63.2    | 275.5      | -2.8                 | 272.7                    |
| <b>Financial Ratios – Ratios financiers</b>   |                    |                     |         |            |                      |                          |
| <b>Profitability – Rentabilité</b>  |                    |                     |         |            |                      |                          |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire<br>d'exploitation  | 4.48 %             | 4.73 %              | 4.52 %  | 4.53 %     | 3.25 %               | 4.49 %                   |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation  | 0.96               | 0.95                | 0.95    | 0.95       | 0.97                 | 0.96                     |
| Return on Assets – Rendement de l'actif   | 5.89 %             | 5.12 %              | 4.92 %  | 5.49 %     | -1.11 %              | 5.22 %                   |
| <b>Leverage – Levier financier</b>  |                    |                     |         |            |                      |                          |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir   | 19.53 %            | 15.39 %             | 17.96 % | 18.26 %    | -4.59 %              | 17.49 %                  |
| Return on Capital Employed – Rendement des<br>capitaux employés                                       | 17.47 %            | 14.28 %             | 15.70 % | 16.34 %    | 4.31 %               | 15.79 %                  |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts  | 4.81               | 3.71                | 3.67    | 4.25       | 0.82                 | 4.04                     |
| <b>Solvency – Solvabilité</b>   |                    |                     |         |            |                      |                          |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement   | 1.028              | 0.978               | 0.995   | 1.011      | 1.166                | 1.016                    |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à<br>long terme sur l'avoir des actionnaires       | 0.498              | 0.506               | 0.545   | 0.511      | 0.646                | 0.518                    |



Table 2.8

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire  
Carriers Financial Statistics by Size of Carriers,  
1994

Tableau 2.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de  
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui  
statistiques financières par taille de transporteurs, 1994

|   | Size of Carriers – Taille des transporteurs |               |            |          |
|---|---|---------------|------------|----------|
|   | Medium                                      | Large         | Top        | Total    |
|   | Moyenne                                     | Grande        | Principaux |          |
|   | (1 – 12 \$M)                                | (12 – 25 \$M) | (> 25 \$M) |          |
| Total Number of Carriers – Nombre total de transporteurs  | 1563  | 118           | 53         | 1734     |
| <b>Balance Sheet – Bilan</b>  | \$'000,000                                  |               |            |          |
| Current Assets – Actifs à court terme   | 1,005.8                                     | 432.7         | 644.7      | 2,083.2  |
| Current Liabilities – Passifs à court terme   | 970.1                                       | 464.0         | 615.2      | 2,049.3  |
| <b>Working Capital – Fonds de roulement</b>   | 35.7  | -31.2         | 29.5       | 33.9     |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme  | 1,531.6                                     | 681.7         | 1,087.9    | 3,301.2  |
| <b>Net Assets – Actif net</b>   | 1,567.2                                     | 650.5         | 1,117.4    | 3,335.1  |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme  | 772.6                                       | 354.7         | 601.0      | 1,728.3  |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires  | 794.7                                       | 295.8         | 516.3      | 1,606.8  |
| <b>Long-Term Capital Employed –<br/>Capitaux employés à long terme</b>                                | 1,567.2                                     | 650.5         | 1,117.4    | 3,335.1  |
| <b>Income Statement – État des revenus et dépenses</b>  | \$'000,000                                  |               |            |          |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation  | 5,212.8                                     | 2,208.5       | 3,541.4    | 10,962.7 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation  | 4,960.5                                     | 2,098.6       | 3,411.6    | 10,470.7 |
| <b>Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation</b>  | 252.3                                       | 109.9         | 129.8      | 492.0    |
| Other Revenues – Autres recettes  | 282.5                                       | 58.4          | 49.6       | 390.5    |
| Other Expenses – Autres dépenses  | 328.1                                       | 79.2          | 79.1       | 486.3    |
| <b>Net Other Income – Autres recettes nettes</b>  | -45.6                                       | -20.8         | -29.4      | -95.8    |
| <b>Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt</b>  | 206.7                                       | 89.1          | 100.4      | 396.2    |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu                                     | 42.0  | 32.1          | 41.1       | 115.2    |
| <b>Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes<br/>avant gains/pertes extraordinaires</b> | 164.7                                       | 57.0          | 59.4       | 281.0    |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires  | 2.6   | 1.6           | 4.1        | 8.3      |
| <b>Net Profit – Recettes nettes</b>   | 162.1                                       | 55.4          | 55.2       | 272.7    |
| <b>Financial Ratios – Ratios financiers</b>   |   |               |            |          |
| <b>Profitability – Rentabilité</b>  |   |               |            |          |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation   | 4.84 %                                      | 4.97 %        | 3.66 %     | 4.49 %   |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation  | 0.95  | 0.95          | 0.96       | 0.96     |
| Return on Assets – Rendement de l'actif   | 6.48 %                                      | 5.11 %        | 3.42 %     | 5.22 %   |
| <b>Leverage – Levier financier</b>  |   |               |            |          |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir   | 20.72 %                                     | 19.25 %       | 11.49 %    | 17.49 %  |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés  | 17.14 %                                     | 17.79 %       | 12.70 %    | 15.79 %  |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts  | 4.33  | 4.34          | 3.41       | 4.04     |
| <b>Solvency – Solvabilité</b>   |   |               |            |          |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement   | 1.037                                       | 0.932         | 1.048      | 1.016    |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme<br>sur l'avoir des actionnaires       | 0.492                                       | 0.545         | 0.537      | 0.518    |

Table 2.9

**Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers  
Semi-Trailers and Other Operated Equipment by  
Region, 1994**

|   | Atlantic<br>Provinces<br><br>Provinces<br>maritimes | Québec        | Ontario       | Prairies      | British<br>Columbia<br><br>Colombie<br>Britannique | Territories<br><br>Territoires | Canada         |
|---|---|---------------|---------------|---------------|--|--------------------------------|----------------|
| Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled –<br>Fourgons / Semi-remorques non-thermiques | X   | 14,260        | 22,523        | 8,316         | 2,743  | X                              | 51,407         |
| Van / Semi-Trailer Temperature Controlled –<br>Fourgons / Semi-remorques thermiques         | 2,116   | 2,094         | 2,410         | 3,916         | 1,096  | 51                             | 11,683         |
| Flatdeck – Semi-remorques   | X   | 3,576         | 6,897         | 6,659         | 4,044  | X                              | 22,497         |
| Other Trailers – Autres remorques <sup>1</sup>  | 648   | X             | 5,252         | 3,319         | 1,114  | X                              | 14,675         |
| Tank, Liquid and Dry Bulk – Citernes, produits<br>secs ou liquides en vrac                  | X   | 2,008         | 2,063         | 5,308         | 591  | X                              | 10,733         |
| Other – Autres  | X   | X             | 1,191         | 238           | 434  | –                              | 2,237          |
| <b>Grand Total</b>  | <b>8,301</b>  | <b>26,566</b> | <b>40,336</b> | <b>27,756</b> | <b>10,022</b>                                      | <b>251</b>                     | <b>113,232</b> |
| Owned – possédées   | X   | 23,948        | 32,838        | 22,638        | 7,941  | X                              | 94,109         |
| Leased – louées   | X   | 2,618         | 7,498         | 5,118         | 2,081  | X                              | 19,123         |

<sup>1</sup> Includes Full trailers, Dump trailers and Container-Chassis. – Inclut les remorques, les semi-remorques à benne et les chassis porte-conteneurs.

<sup>x</sup> confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act. – confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.  
Includes both temperature and non-temperature controlled. – Comprend à la fois à température contrôlée et non-thermique.

Tableau 2.9

**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de  
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui Semi-  
remorques et autre matériel par région, 1994**

Table 2.10

**Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers  
Semi-Trailers and Other Operated Equipment by  
Industry, 1994**

Tableau 2.10

**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de  
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui Semi-  
remorques et autre matériel par industrie, 1994**

|   | General Freight |               | Specialized Freight |              | All Industries        |               |
|---|-----------------|---------------|---------------------|--------------|-----------------------|---------------|
|   | Fret général    |               | Fret spécialisé     |              | Toutes les industries |               |
|   | Owned           | Leased        | Owned               | Leased       | Owned                 | Leased        |
|   | Possédées       | Louées        | Possédées           | Louées       | Possédées             | Louées        |
| Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled –<br>Fourgons / semi-remorques non-thermiques | 33,919          | 9,799         | 6,666               | 1,023        | 40,585                | 10,822        |
| Van / Semi-Trailer Temperature Controlled –<br>Fourgons / semi-remorques thermiques         | 6,037           | 1,292         | 3,707               | 647          | 9,744                 | 1,939         |
| Flatdeck – Semi-remorques   | 8,366           | X             | 10,225              | X            | 18,591                | 3,906         |
| Other Trailers – Autres remorques <sup>1</sup>  | 7,486           | X             | 5,579               | X            | 13,065                | 1,610         |
| Tank, Liquid and Dry Bulk – Citernes, produits<br>secs ou liquides en vrac                  | 908             | 197           | 9,019               | 609          | 9,927                 | 806           |
| Other – Autres  | 129             | –             | 2,068               | 40           | 2,197                 | 40            |
| <b>Grand Total</b>  | <b>56,845</b>   | <b>13,596</b> | <b>37,264</b>       | <b>5,527</b> | <b>94,109</b>         | <b>19,123</b> |

<sup>1</sup> Includes Full trailers, Dump trailers and Container-Chassis. – Inclut les remorques, les semi-remorques à benne et les chassis porte-conteneurs.

<sup>x</sup> Confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act. – Confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.



## Chapter 3

### Annual Motor Carriers of Freight Survey : Small For-hire Carriers and Owner-Operators : Financial and Operating Statistics, 1994

#### Introduction

The data presented in this chapter were produced from a sample of Canadian-domiciled carriers that earned annual gross operating revenues between \$25 thousand and \$1 million in 1994.

The objective of the **Annual Motor Carriers of Freight Survey, Level III**, is to obtain information on small for-hire carriers in terms of their structure and performance. This survey also measures the activity of the **owner operators**. The data collected through a Computer Assisted Telephone Interview (CATI) includes: type of activity, area of operation, employment, equipment, fuel and distance.

A general description of the **Annual Motor Carriers of Freight Survey** data quality is provided in Chapter 7 of this publication.

The data presented in this chapter provide estimates of the trucking activity for 46,727 firms represented by a sample of 11,680 firms. Financial estimates (revenue and expense items) for this survey are based on administrative records from the Tax Estimates Program.

#### Data Limitations

Users are advised that the financial data used in this chapter were taken from administrative records (tax files), which were not collected for statistical purposes. The financial data are compiled by Statistics Canada from a sample of Revenue Canada's T1 records of unincorporated firms' tax files and T2 records of incorporated firms' tax files.

Furthermore, operating ratios are not presented because they could be misinterpreted. Unincorporated businesses do not report labour costs in the same manner as incorporated ones on their tax returns. This is because working owners obtain their remuneration from profits, and it does not appear as expenses in the same way salaries and wages do for incorporated companies. Also, fuel costs may have been reported under more than one expense category or, on occasion, unavailable from the tax data source. The result is an underestimation of total expenses, thus resulting in unreasonable low operating ratios.

For further information as to the limitations of these data, readers are invited to contact Transportation Division – telephone 613 951-2486 fax. 613 951-0579.

## Chapitre 3

### Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises - Petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants : Données financières et d'exploitation, 1994

#### Introduction

Les données du présent chapitre proviennent d'un échantillon des transporteurs canadiens qui ont touché des recettes annuelles brutes d'exploitation se situant entre 25 mille et 1 million \$ en 1994.

L'objectif de l'**Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises, niveau III**, est de recueillir des renseignements sur la taille et le rendement des petits transporteurs pour compte d'autrui. Cette enquête dresse aussi un profil des activités des **chauffeurs contractants**. Les données suivantes sont obtenues au cours d'un interview téléphonique assisté par ordinateur (ITAO): le type d'activité et la région, l'emploi, le matériel productif, la consommation en carburant et la distance.

Une description générale de l'**Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises**, y compris des renseignements sur la qualité des données, se retrouve au chapitre 7 de la présente publication.

Les données contenues dans ce chapitre présentent des estimations sur l'activité du camionnage pour 46,727 transporteurs représentés par un échantillon de quelques 11,680 entreprises. Les estimations financières (recettes et dépenses par catégorie) de cette enquête furent établies à partir des données administratives tirées du programme d'estimation des données de l'impôt.

#### Contraintes liées aux données

Nous désirons informer les lecteurs que les données financières présentées dans ce chapitre sont tirées des dossiers administratifs (fichiers d'impôt) qui n'ont pas été amassées pour des fins statistiques. Les données financières ont été compilées par Statistique Canada pour un échantillon de dossiers des fichiers de l'impôt de Revenu Canada à la fois pour les sociétés non-constituées (T1) et les sociétés constituées (T2).

De plus, les ratios d'exploitation n'apparaissent pas dans les tableaux étant donné les risques reliés à une mauvaise interprétation. Les sociétés non-constituées ne rapportent pas les coûts liés à la main-d'oeuvre de la même manière que les sociétés constituées sur les formulaires d'impôt. Les propriétaires actifs des entreprises non-constituées tirent leur salaire à même les profits, et les dépenses ne sont donc pas étalées de la même façon que pour les sociétés constituées. Les coûts du carburant ont pu être rapportés dans plus d'une catégorie de dépenses ou, à l'occasion, ont été omis à la source des données administratives. Il en résulte généralement une sous-estimation des dépenses totales, et des ratios d'exploitation beaucoup trop faibles.

Les utilisateurs sont priés de communiquer avec la division des Transports pour obtenir plus d'information touchant les contraintes de ces données au no. de téléphone 613 951-2486 ou par facsimilé au 613 951-0579.

This chapter is divided into two sections:

**Section 1** describes the results for small for-hire carriers;

**Section 2** contains data for owner operators.

### Summary Results

- The estimated number of firms with revenues less than \$1 million in 1994 reached 46,727; of which 7,901 were small for-hire carriers and 38,826 owner operators. This represents respectively a 5% increase in the estimated number of small for-hire firms and a 3% increase in owner operators from 1993.
- The total estimated operating revenues amounted to \$ 1.9 billion for small for-hire carriers (up 3% over 1993). The estimated operating revenues for owner operators reached \$ 4.8 billion, an increase of 3% from 1993.
- Small for-hire carriers logged 2.0 billion kilometers (a decrease of 3% on average over 1993) while owner operators recorded 5.4 billion kilometers (an increase of 6% on average over 1993).
- The average cost per liter of fuel was 47 cents for the for-hire carriers, compared to 46 cents in 1993, and 45 cents for owner operators, unchanged from 1993.

### Section 1 – For-hire Carriers

The estimated number of small carriers was 7,901 in 1994. These carriers represented more than 84% of all for-hire carriers which totaled 9,399. Table 3.1 shows an overview of the for-hire trucking industry in 1994. Despite their number, revenues of small carriers represented only 15% of the total operating revenue and 14% of operating expenses.

### Operating Revenues and Expenses

In 1994, small for-hire carriers earned \$ 1.9 billion in operating revenues, for an average of \$ 244 thousand per carrier. Operating expenses amounted to \$ 1.6 billion in 1994, or \$ 202 thousand per carrier.

The most important expense item for for-hire carriers was salaries and wages, with 31% of the total expenses. Other significant items were: other expenses (16%), including vehicle licenses, registration fees, packaging and crating supplies etc., and fuel (13%).

### Principal Commodity By Type

Carriage of "other commodities", including heavy machinery, live animals, unprocessed agricultural

Ce chapitre comporte deux parties:

**La partie 1** présente les résultats pour les petits transporteurs pour compte d'autrui;

**La partie 2** fournit des données sur les chauffeurs contractants.

### Sommaire des résultats

- Le nombre estimatif d'entreprises ayant des recettes de moins de 1 million \$ en 1994 a atteint 46,727, soit 7,901 petits transporteurs pour compte d'autrui et 38,826 chauffeurs contractants. Ceci représente une hausse d'environ 5 % du nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui et une augmentation de 3 % du nombre de chauffeurs contractants par rapport à 1993.
- Les recettes estimatives totales ont atteint 1,9 milliard \$ pour les petits transporteurs pour compte d'autrui, (en hausse de 3 % par rapport à 1993). Les recettes d'exploitation pour les chauffeurs contractants ont atteint 4,8 milliards \$, en hausse de 3 % par rapport à l'année précédente.
- Les petits transporteurs routiers pour compte d'autrui ont parcouru 2,0 milliard de kilomètres, (une baisse moyenne de 3 % par rapport à 1993), alors que les chauffeurs contractants ont parcouru 5,4 milliards de kilomètres, en hausse de 6 % en moyenne par rapport à 1993.
- Le prix moyen par litre de carburant était 47 cents pour les transporteurs pour compte d'autrui, comparativement à 46 cents en 1993, et de 45 cents pour les chauffeurs contractants, inchangé par rapport à 1993.

### Partie 1 – Transporteurs pour compte d'autrui

Le nombre estimé de petits transporteurs a atteint 7,901 en 1994. Ces transporteurs représentaient plus de 84 % de tous les transporteurs pour compte d'autrui dont le nombre s'élevait à 9,399 transporteurs routiers. Le tableau 3.1 offre un aperçu de l'ensemble de l'industrie des transporteurs pour compte d'autrui en 1994. Malgré leur nombre élevé, les recettes des petits transporteurs représentaient seulement 15 %, et leurs dépenses 14 %, de l'ensemble des recettes et dépenses des transporteurs pour compte d'autrui.

### Recettes et dépenses d'exploitation

En 1994, les petits transporteurs pour compte d'autrui ont amassé 1,9 milliard \$ en recettes d'exploitation, ce qui représente 244 mille \$ en moyenne par transporteur. Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 1,6 milliard \$ en 1994, soit 202 mille \$ par transporteur.

Les traitements et les salaires ont représenté la catégorie des dépenses la plus élevée, soit 31 % du total. Les autres catégories importantes furent: les autres dépenses (16 %), telles l'immatriculation des véhicules, les frais d'enregistrement, le matériel d'emballage et de mise en caisse, etc., et le carburant (13 %).

### Les principaux types de marchandises

Le transport des "autres marchandises", telles la machinerie lourde, les animaux vivants, les produits agricoles non transformés et les matériaux de construction, était le principal type d'activité

commodities and building materials, was the most important type of activity for small carriers, totaling \$ 560 million or 29% of the total estimated operating revenues. This activity is followed by dry bulk materials and general freight with \$ 452 and \$ 399 million or 23% and 21%, respectively; and then by forest products with \$ 249 million (13%). Household goods carriers share of the operating revenues amounted to \$ 140 million (7%) and bulk liquid transportation represents \$ 129 million (7%) (table 3.2).

## Movements

In 1994, small carriers limited to intraprovincial movements accounted for 48% (\$ 924 billion) of estimated revenues by small carriers. Extraprovincial carriers had revenues totaling \$1 billion (52%) (table 3.3).

## Employment

The number of employees for small for-hire carriers totaled 32,840; 71% of which were full-time. Drivers formed the largest category of employees (22,933 or 70%), while the part-time employees were divided into drivers (57%) and others (43%) (table 3.4).

Among the provinces, the largest proportion of full-time drivers (5,644) were employed by carriers domiciled in Quebec, representing 32% of the national total. Carriers domiciled in Ontario followed with the number of full-time drivers at 5,248 or 30% of the total.

## Equipment

Small for-hire carriers, operated an estimated total of 37,943 units of owned and leased equipment. The fleet can be further subdivided by type: 15,505 semi-trailers (41%), 12,093 road tractors (32%), 8,003 straight trucks (21%), and 2,342 other units (6%).

Compared with the larger for-hire operations, small firms accounted for: 12% of all semi-trailers, 50% of all straight trucks, 29% of all road tractors operated, and 51% of all other equipment (excluding owner operators equipment) (tables 2.1, 2.9 and 3.5).

## Distance

Total estimated distance traveled by straight trucks and road tractors reached 2.0 billion kilometers for small for-hire carriers: 394 million (20%) by straight trucks and 1,6 billion (80%) by road tractors (table 3.6).

## Fuel

In 1994, small carriers consumed a total of 865 million liters of fuel. The average fuel cost per liter was 47 cents. Among the provinces, the cost of fuel varied from a low of 44 cents in Manitoba and Alberta to a high of 56 cents in the Northwest Territories (table 3.7).

des petits transporteurs. Les recettes se sont chiffrées à 560 millions \$, soit 29 % des recettes estimatives totales. Cette activité est suivie par les catégories des produits secs en vrac et des marchandises de fret général, avec respectivement 452 millions \$ (23 %) et 399 millions \$ (21 %), et du transport de produits forestiers, avec 249 millions \$ (13 %). Le transport des articles ménagers et des produits liquides en vrac ont produit respectivement des recettes de 140 millions \$ (7 %) et de 129 millions \$ (7 %). (tableau 3.2)

## Mouvements

En 1994, les petits transporteurs dont les activités se limitaient à des mouvements intraprovinciaux ont accaparé 48 % (924 millions \$) des recettes totales des petits transporteurs. Les transporteurs extraprovinciaux ont amassé des recettes totalisant 1 milliard \$ (52 %). (tableau 3.3)

## Emploi

Le nombre d'employés chez les petits transporteurs routiers a atteint 32,840 personnes, dont 71 % furent des employés à plein temps. Les chauffeurs ont représenté la plus grande partie des effectifs à temps plein, avec 22,933 postes (70 %); alors que dans le cas des employés à temps partiel, les chauffeurs ont représenté 57 % des effectifs, contre 43 % pour les autres employés. (tableau 3.4)

À l'échelle provinciale, la plus grande proportion de chauffeurs à temps plein (5,644) ont été employés par des transporteurs domiciliés au Québec, soit 32 % du total national. Les transporteurs domiciliés en Ontario suivent avec 5,248 conducteurs à plein temps, soit 30 % du total.

## Matériel productif en service

Les petits transporteurs pour compte d'autrui ont exploité au total 37,943 pièces d'équipement possédées et louées. La flotte de véhicules peut être subdivisée selon le type, soit : 15,505 semi-remorques (41 %), 8,003 camions (21 %), 12,093 tracteurs routiers (32 %) et 2,342 autres unités (6 %).

Si l'on compare les petits transporteurs aux plus grands, les petits transporteurs ont accaparé 12 % de toutes les semi-remorques, 50 % de tous les camions, 29 % de tous les tracteurs routiers et 51 % de tous les autres unités utilisées par les transporteurs pour compte d'autrui (à l'exclusion des véhicules exploités par les chauffeurs contractants). (tableaux 2.1, 2.9 et 3.5)

## Distance

La distance estimative totale parcourue par les camions et les tracteurs routiers des petits transporteurs pour compte d'autrui a atteint 2,0 milliards de kilomètres, soit 394 millions (20 %) de kilomètres pour les camions et 1,6 milliard (80 %) pour les tracteurs routiers. (tableau 3.6)

## Carburant

En 1994, les petits transporteurs ont consommé au total 865 millions de litres de carburant. Le coût moyen par litre de carburant a atteint 47 cents pour ces transporteurs. À l'échelle provinciale, le coût du carburant a varié de 44 cents au Manitoba et en Alberta à 56 cents par litre dans les Territoires du Nord-Ouest. (tableau 3.7)



## Section 2 – Owner Operators

In 1994, the estimated number of owner operators reached 38,826. Owner operators can be subdivided according to the type of carriers that hire them. Thus, of the total, 57% worked for for-hire carriers, 33% worked for private carriers and 10% worked for both (table 3.8).

### Region of Domicile

Owner operators based in Ontario represented 13,400 of all owner operators (35%) in 1994. A further 26% were based in the Prairies and 15% operated out of British Columbia and 14% in Québec. The Atlantic share reached 9%, while the Territories had less than 1%.

### Operating Revenues and Expenses

In 1994, owner operators earned operating revenues of \$ 4.8 billion. Revenues for owner operators represent expenditures for the carriers that hire them. The average revenue per owner operator was \$ 124 thousand. Operating expenses amounted to \$3.3 billion in 1994 for an average of \$86 thousand per owner operator.

The distribution of major expense items for owner operators is as follows: salaries and wages accounted for 23%, followed by fuel (19%), other expenses (17%), and depreciation (14%). The remaining expenses accounted for 27% of all expenses items (table 3.10).

### Principal Commodity by Type

Carriage of general freight was the most important type of activity for owner operators, representing \$1.5 billion (30%) of revenues. This activity was followed by the carriage of other commodities at \$ 1.0 billion (21%), dry bulk materials at \$ 912 million (19%), forest products at \$ 863 million (18%), and liquid bulk at \$ 472 million (10%). Household goods accounted for 2% or \$ 74 million of owner operators' revenues (table 3.9).

### Equipment

The estimated 38,826 owner operators operated 88,546 units of equipment. Owner operators operated 35,970 road tractors or 41%, while straight trucks represented 21%, or 18,309 of units of equipment in service. The remaining 38% of equipment included semi-trailers and other equipment (table 3.11).

### Distance

Total estimated distance traveled by straight trucks and road tractors totaled 5.4 billion kilometers: 882 million (16%) by straight trucks and 4.5 billion (84%) by road tractors (table 3.12).

The average distance traveled by owner operators was 47 thousand kilometers for straight trucks and 120 thousand kilometers for road tractors. The equivalent

## Partie 2 – Chauffeurs contractants

En 1994, le nombre estimé de chauffeurs contractants a atteint 38,826. Les chauffeurs contractants peuvent être subdivisés selon le type de transporteurs qui les engagent. Ainsi, du total des chauffeurs contractants, 57 % ont travaillé pour des transporteurs pour compte d'autrui, 33 % pour des transporteurs pour compte propre et 10 % ont travaillé pour les deux types de transporteurs. (tableau 3.8)

### Région de domicile

Le nombre de chauffeurs contractants domiciliés en Ontario s'établissait à 13,400 en 1994, soit 35 % du total. Cette proportion des chauffeurs contractants s'établissait à 26 % dans les Prairies, à 15 % en Colombie-Britannique et à 14 % au Québec. La part des chauffeurs contractants dans la région de l'Atlantique a atteint 9 %. Dans les Territoires, on dénombrait moins de 1 % de chauffeurs contractants.

### Recettes et dépenses d'exploitation

En 1994, les chauffeurs contractants ont généré des recettes d'exploitation de 4,8 milliards \$. Les recettes tirées par les chauffeurs contractants représentent des dépenses pour les transporteurs qui les engagent. Le revenu moyen par chauffeur contractant s'est établi à 124 mille \$. Les dépenses d'exploitation ont atteint 3,3 milliards \$ en 1994, soit 86 mille \$ en moyenne par chauffeur contractant.

Les principales catégories de dépenses chez les chauffeurs contractants se répartissent comme suit : les salaires et traitements ont accaparé 23 % du total des dépenses, suivi par le carburant (19 %), les autres dépenses (17 %) et l'amortissement (14 %). Toutes les autres catégories de dépenses ont représenté 27 % du total. (tableau 3.10)

### Les principaux types de marchandises

Le transport des marchandises générales constitue le plus important type d'activité pour les chauffeurs contractants avec 1,5 milliard \$ (30 %) des recettes, suivi par le transport des "autres marchandises" avec 1,0 milliard \$ (21 %), les produits secs en vrac avec 912 millions \$ (19 %), les produits forestiers avec 863 millions \$ (18 %), et les produits liquides en vrac avec 472 millions \$ (10 %). Le transport d'articles ménagers a accaparé 74 millions \$, soit 2 % des recettes totales des chauffeurs contractants. (tableau 3.9)

### Matériel productif en service

Les 38,826 chauffeurs contractants ont exploité 88,546 pièces d'équipement. Ils ont utilisé 35,970 tracteurs routiers, soit 41 % du total des pièces d'équipement en service. Les camions ont représenté 21 % (soit 18,309 unités) de tout le matériel en service. Le 38 % restant incluait les remorques, les semi-remorques et les autres pièces d'équipement. (tableau 3.11)

### Distance

La distance estimative totale parcourue par les camions et les tracteurs routiers a atteint 5,4 milliards de kilomètres, soit 882 millions (16 %) pour les camions et 4,5 milliards (84 %) pour les tracteurs routiers. (tableau 3.12)

La distance moyenne annuelle parcourue par les chauffeurs contractants s'est établie à 47 mille kilomètres pour les camions et à 120 mille kilomètres pour les tracteurs routiers. Les données

figures for small for-hire carriers were 47 and 110 thousand kilometers, respectively (table 3.14).

### Fuel

In 1994, owner operators consumed a total of 2,5 billion liters of fuel. The average fuel cost per liter was 45 cents. Among the provinces, the cost of fuel varied from a low of 42 cents in Manitoba and Alberta to a high of 53 cents per liter in Newfoundland (table 3.13).

équivalentes pour les petits transporteurs pour compte d'autrui se sont établies à 47 et 110 mille kilomètres respectivement. (tableau 3.14)

### Carburant

En 1994, les chauffeurs contractants ont consommé au total 2,5 milliards de litres de carburant. Le coût moyen par litre de carburant a atteint 45 cents. À l'échelle provinciale, le coût moyen du carburant a varié de 42 cents par litre au Manitoba et en Alberta à 53 cents par litre à Terre-Neuve. (tableau 3.13)

Table 3.1

**Motor Carriers of Freight, Summary Statistics by Size, For-Hire Carriers, 1994**

Tableau 3.1

**Transporteurs routiers de marchandises, statistiques sommaires par taille, camionnage pour compte d'autrui, 1994**

|   |            | Top Carriers             | Medium & Large Carriers                   | Small Carriers           | TOTAL <sup>1</sup> |
|---|------------|--------------------------|---|--------------------------|--------------------|
|   |            | Principaux Transporteurs | Transporteurs de taille moyenne et grande | Petits transporteurs     |                    |
|   |            | (>\$25 million)          | (\$1 to 25 million)                       | (\$25,000 – \$1 million) |                    |
|   |            | (>25 millions\$)         | (1 à 25 millions\$)                       | (25,000\$ – 1 million\$) |                    |
| Estimated number of carriers –<br>Nombre estimatif de transporteurs   | No. – Nbre | 51                       | 1,447                                     | 7,901                    | 9,399              |
| Operating Revenues – Total –<br>Recettes d'exploitation   | \$'000,000 | 3,589                    | 7,387                                     | 1,930                    | 12,906             |
| Operating Expenses – Total <sup>1</sup> –<br>Dépenses d'exploitation  | "          | 3,445                    | 6,701                                     | 1,593                    | 11,242             |
| Transportation Expenses – Frais de transport  | "          | 1,412                    | 3,009                                     | 817                      | 5,238              |
| Maintenance and Garage Expenses –<br>Dépenses d'entretien et frais de garage                                      | "          | 212                      | 621                                       | 177                      | 1,010              |
| Terminal Expenses – Frais de terminus   | "          | 157                      | 189                                       | –                        | 346                |
| Administrative and General Office Expenses <sup>2</sup> – Frais d'administration et frais généraux <sup>2</sup> – | "          | 497                      | 897                                       | 102                      | 1,496              |
| Operating ratio – Ratio d'exploitation  |            | .960                     | .907                                      | ... <sup>3</sup>         | ...                |
| Number of employees – Total –<br>Nombre d'employés  | No – Nbre  | 26,792                   | 50,447                                    | 23,365                   | 100,604            |
| Salaries and wages – Total –<br>Traitements et salaires   | \$'000,000 | 1,166                    | 1,985                                     | 497                      | 3,648              |
| Equipment operated –<br>Matériel productif en service   |            |                          |   |                          |                    |
| Straight trucks – Camions   | No. – Nbre | 1,730                    | 6,164                                     | 8,003                    | 15,897             |
| Road tractors – Tracteurs routiers  | "          | 9,147                    | 20,822                                    | 12,093                   | 42,062             |
| Semi-trailers – Semi-remorques  | "          | 37,230                   | 73,766                                    | 15,505                   | 126,501            |
| Other – Autres  | "          | 1,576                    | 661                                       | 2,342                    | 4,579              |

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding - Le total n'est pas juste à cause des données arrondies

<sup>2</sup> The user should be aware that the terminal, administrative and general expenses categories have changed due to the reduction in the number of questions asked on the survey questionnaire for 1993 - Les utilisateurs doivent savoir que la catégorie des frais de terminus, d'administration et des frais généraux ont été modifiées dû à une réduction du nombre de questions dans le questionnaire de 1993.

<sup>3</sup> See note on data limitations at the beginning of this chapter - Voir la note concernant les contraintes reliées aux données au début de ce chapitre.



Table 3.2

**Motor Carriers of Freight, 1994: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, Level III For-Hire Carriers**

|  |                   | Total <sup>1</sup> | General freight        | Household goods   | Bulk liquids     | Dry bulk materials    | Forest products     | Other commodities   |
|--|-------------------|--------------------|------------------------|-------------------|------------------|-----------------------|---------------------|---------------------|
|  |                   |                    | Marchandises générales | Articles ménagers | Liquides en vrac | Produits secs en vrac | Produits forestiers | Autres marchandises |
| Estimated Number Reporting –<br>Nombre estimatif de déclarants   | No. – Nbre        | 7,901              | 1,849                  | 414               | 354              | 2,803                 | 756                 | 1,724               |
| <b>Operating Revenues – Total – Recettes d'exploitation</b>  | <b>\$'000</b>     | <b>1,929,860</b>   | <b>399,480</b>         | <b>140,053</b>    | <b>129,179</b>   | <b>451,614</b>        | <b>249,050</b>      | <b>560,482</b>      |
| Transportation Revenues – Recettes tirées du transport   | "                 | 1,921,244          | 397,951                | 133,899           | 127,420          | 448,985               | 248,888             | 559,100             |
| Other Revenues – Autres recettes   | "                 | 8,616              | 1,529                  | 1,154             | 1,759            | 2,629                 | 162                 | 1,383               |
| <b>Operating Expenses – Total – Dépenses d'exploitation</b>  | <b>"</b>          | <b>1,592,704</b>   | <b>312,714</b>         | <b>112,575</b>    | <b>124,255</b>   | <b>368,125</b>        | <b>209,609</b>      | <b>465,425</b>      |
| Salaries and Wages – Traitements et salaires   | "                 | 496,761            | 106,685                | 54,533            | 48,381           | 90,576                | 54,136              | 142,450             |
| Benefits – Bénéfices   | "                 | 33,785             | 3,840                  | 4,040             | 2,163            | 1,992                 | 2,607               | 19,143              |
| Fuel – Carburant   | "                 | 205,523            | 35,457                 | 5,698             | 13,603           | 50,781                | 30,459              | 69,524              |
| Owner operator expenses – Dépenses au titre des chauffeurs contractants                                | "                 | 7,034              | 507                    | 530               | 725              | 687                   | 329                 | 4,255               |
| Purchased Transport – Achat de service de transport  | "                 | 101,461            | 18,684                 | 5,062             | 2,906            | 25,423                | 17,582              | 31,806              |
| Maintenance – Frais d'entretien  | "                 | 177,451            | 28,113                 | 5,799             | 14,186           | 51,890                | 22,967              | 54,497              |
| Depreciation – Amortissement   | "                 | 171,142            | 30,494                 | 6,799             | 13,436           | 45,213                | 28,242              | 46,959              |
| Insurance – Frais d'assurances   | "                 | 68,197             | 14,804                 | 4,440             | 4,837            | 17,073                | 9,335               | 17,708              |
| Rent – Location  | "                 | 73,287             | 18,296                 | 6,178             | 4,383            | 26,998                | 3,619               | 13,813              |
| Other Expenses – Autres dépenses   | "                 | 258,062            | 55,835                 | 19,494            | 19,636           | 57,492                | 40,334              | 65,271              |
| <b>Number of Full Time Employees<sup>2</sup> – Total – Nombre d'employés à plein temps<sup>2</sup></b> | <b>No. – Nbre</b> | <b>23,365</b>      | <b>5,041</b>           | <b>2,751</b>      | <b>1,383</b>     | <b>5,878</b>          | <b>2,378</b>        | <b>5,934</b>        |
| <b>FOR-HIRE TRUCKING OPERATIONS – ACTIVITÉS DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI :</b>                   |                   |                    |                        |                   |                  |                       |                     |                     |
| <b>Equipment Operated – Total – Matériel productif en service</b>                                      | <b>"</b>          | <b>37,943</b>      | <b>9,393</b>           | <b>2,499</b>      | <b>2,190</b>     | <b>9,089</b>          | <b>4,888</b>        | <b>9,884</b>        |
| Straight trucks – Camions  | "                 | 8,003              | 1,672                  | 1,033             | 758              | 3,538                 | 216                 | 786                 |
| Distance travelled – Distance parcourue '000 km  | "                 | 375 769            | 99 889                 | 37 489            | 24 152           | 163 944               | 17 595              | 32 700              |
| Average distance – Distance moyenne  | "                 | 47                 | 60                     | 36                | 32               | 46                    | 81                  | 42                  |
| Road tractors – Tracteurs routiers   | No. – Nbre        | 12,093             | 3,112                  | 612               | 659              | 1,958                 | 1,915               | 3,837               |
| Distance travelled – Distance parcourue '000 km  | "                 | 1 325 413          | 417 588                | 40 427            | 52 391           | 137 975               | 221 501             | 455 530             |
| Average distance – Distance moyenne  | "                 | 110                | 134                    | 66                | 79               | 70                    | 116                 | 119                 |
| Semi-trailers – Semi-remorques   | No. – Nbre        | 15,505             | 3,973                  | 781               | 437              | 3,020                 | 2,176               | 5,119               |
| Other – Autres   | "                 | 2,342              | 636                    | 73                | 335              | 573                   | 582                 | 143                 |
| <b>Total distance – Distance totale</b>  | <b>'000 km</b>    | <b>1 701 182</b>   | <b>517 477</b>         | <b>77 916</b>     | <b>76 545</b>    | <b>301 919</b>        | <b>239 097</b>      | <b>488 230</b>      |
| <b>Fuel consumed – Total – Carburant consommé</b>  | <b>'000 L</b>     | <b>865 122</b>     | <b>223 926</b>         | <b>28 602</b>     | <b>37 960</b>    | <b>136 663</b>        | <b>149 343</b>      | <b>288 629</b>      |

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

<sup>2</sup> Working owner included. – Incluant les propriétaires actifs.

Tableau 3.2

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

Table 3.3

**Motor Carriers of Freight, 1994: Summary Statistics by type of movement, Canada, Level III For-Hire Carriers**

Tableau 3.3

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: statistiques sommaires selon le type de mouvement, Canada, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

|   |                   | Intra<br>provincial<br>Carriers<br><br>Transporteurs<br>Intra-<br>provinciaux | Extraprovincial Carriers – Transporteurs extraprovinciaux |                     |                     |                             |                                 |                            |
|---|-------------------|---|---|---------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
|   |                   |   | Total <sup>1</sup>  | Intra<br>Provincial | Inter<br>Provincial | International               |                                 |                            |
|   |                   |   |   |                     |                     | Sub-<br>Total <sup>1</sup>  | Into<br>Canada                  | Out of<br>Canada           |
|   |                   |   |   |                     |                     |                             |                                 |                            |
|   |                   |   |   |                     |                     | Sous-<br>total <sup>1</sup> | à destina-<br>tion du<br>Canada | en provenance du<br>Canada |
| Estimated Number of Carriers –<br>Nombre estimatif de<br>transporteurs                      | No. – Nbre        | 4,963   | 2,938   |                     |                     |                             |                                 |                            |
| <b>Operating Revenues – Total –<br/>Recettes d'exploitation</b>                             | <b>\$'000</b>     | <b>924,092</b>  | <b>1,005,264</b>  | <b>493,147</b>      | <b>244,939</b>      | <b>267,178</b>              | <b>117,026</b>                  | <b>150,152</b>             |
| <b>Operating Expenses – Total<sup>1</sup> –<br/>Dépenses d'exploitation</b>                 | <b>"</b>          | <b>745,398</b>  | <b>846,772</b>  | <b>409,915</b>      | <b>214,185</b>      | <b>222,672</b>              | <b>98,940</b>                   | <b>123,732</b>             |
| Transportation Expenses –<br>Frais de transport   | "                 | 481,637   | 573,196   | 273,416             | 147,036             | 152,745                     | 68,973                          | 83,771                     |
| Maintenance and Garage Expenses –<br>Dépenses d'entretien et frais de garage                | "                 | 104,446   | 72,957  | 33,570              | 17,282              | 22,106                      | 10,336                          | 11,770                     |
| Administrative and General Office<br>Expenses – Frais d'administration et<br>frais généraux | "                 | 159,316   | 200,618   | 102,930             | 49,867              | 47,821                      | 19,631                          | 28,190                     |
| <b>Number of employees – Total<sup>2</sup> –<br/>Nombre d'employés</b>                      | <b>No. – Nbre</b> | <b>11,962</b>   | <b>11,399</b>   | ...                 | ...                 | ...                         | ...                             | ...                        |
| <b>Salaries and wages – Total –<br/>Traitements et salaires</b>                             | <b>\$'000</b>     | <b>242,151</b>  | <b>254,479</b>  | ...                 | ...                 | ...                         | ...                             | ...                        |
| <b>Equipment operated – Total –<br/>Matériel productif en service</b>                       | <b>No. – Nbre</b> | <b>18,339</b>   | <b>19,599</b>   | ...                 | ...                 | ...                         | ...                             | ...                        |
| Straight trucks – Camions   | "                 | 5,902   | 2,101   | ...                 | ...                 | ...                         | ...                             | ...                        |
| Road tractors – Tracteurs routiers  | "                 | 4,926   | 7,166   | ...                 | ...                 | ...                         | ...                             | ...                        |
| Semi-trailers – Semi-remorques  | "                 | 5,987   | 9,514   | ...                 | ...                 | ...                         | ...                             | ...                        |
| Other – Autres  | "                 | 1,524   | 818   | ...                 | ...                 | ...                         | ...                             | ...                        |

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

<sup>2</sup> Full time employees only. – Employés à temps plein seulement.

Table 3.4

**Motor Carriers of Freight, 1994: Number of Employees by Type and by Province and Territory of Domicile, Level III For-Hire Carriers**

Tableau 3.4

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Nombre d'employés selon le type et la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

|  |        | Newfound-land | Prince Edward Island  | Nova Scotia       | New Brunswick     | Quebec                   |       |                              |
|--|--------|---------------|-----------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|-------|------------------------------|
| Canada   |        | Terre-Neuve   | Île-du-Prince-Édouard | Nouvelle-Écosse   | Nouveau-Brunswick | Québec                   |       |                              |
| Number – Nombre  |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Estimated Number Reporting –<br>Nombre estimatif de déclarants | 7,901  | 57            | 22                    | 154               | 144               | 3,054                    |       |                              |
| <b>Employees – Employés:</b>                                   |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Drivers – Chauffeurs   |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Full Time – Plein temps  | 17,505 | 125           | 71                    | 484               | 367               | 5,644                    |       |                              |
| Part Time – Temps partiel                                      | 5,428  | 37            | 29                    | 106               | 118               | 2,335                    |       |                              |
| Other Employees – Autres employés                              |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Full Time – Plein temps  | 5,860  | 33            | 29                    | 184               | 141               | 1,613                    |       |                              |
| Part Time – Temps partiel                                      | 4,046  | 54            | 21                    | 138               | 226               | 959                      |       |                              |
| <b>Total</b>   |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Full Time – Plein temps  | 23,365 | 158           | 100                   | 669               | 508               | 7,257                    |       |                              |
| Part Time – Temps partiel                                      | 9,475  | 92            | 49                    | 244               | 345               | 3,294                    |       |                              |
| Owner Operators – Chauffeurs contractant                       |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Full Time – Plein temps  | 2,044  | 12            | 3                     | 10                | 27                | 856                      |       |                              |
| Part Time – Temps partiel                                      | 1,792  | 5             | 7                     | 30                | 28                | 414                      |       |                              |
|  |        | Ontario       | Manitoba              | Saskat-<br>chewan | Alberta           | British<br>Columbia      | Yukon | Northwest<br>Territories     |
|  |        |               |                       |                   |                   | Colombie-<br>Britannique |       | Territoires du<br>Nord-Ouest |
| Number – Nombre  |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Estimated Number Reporting –<br>Nombre estimatif de déclarants | 2,081  | 215           | 202                   | 891               | 1,060             |                          | 12    | 8                            |
| <b>Employees – Employés:</b>                                   |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Drivers – Chauffeurs   |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Full Time – Plein temps  | 5,248  | 608           | 528                   | 2,095             | 2,279             |                          | 44    | 11                           |
| Part Time – Temps partiel                                      | 1,225  | 153           | 222                   | 671               | 520               |                          | 9     | 3                            |
| Other Employees – Autres employés                              |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Full Time – Plein temps  | 1,954  | 149           | 222                   | 623               | 886               |                          | 18    | 8                            |
| Part Time – Temps partiel                                      | 1,132  | 145           | 132                   | 389               | 849               |                          | 2     | –                            |
| <b>Total</b>   |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Full Time – Plein temps  | 7,202  | 757           | 750                   | 2,718             | 3,165             |                          | 61    | 18                           |
| Part Time – Temps partiel                                      | 2,357  | 298           | 354                   | 1,060             | 1,369             |                          | 11    | 3                            |
| Owner Operators – Chauffeurs contractant                       |        |               |                       |                   |                   |                          |       |                              |
| Full Time – Plein temps  | 240    | 173           | 199                   | 258               | 259               |                          | 3     | 2                            |
| Part Time – Temps partiel                                      | 743    | 58            | 30                    | 159               | 308               |                          | 10    | 1                            |



Table 3.5

**Motor Carriers of Freight, 1994: Equipment  
Operated by Province and Territory of Domicile,  
Level III For-Hire Carriers**

Tableau 3.5

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Matériel en  
service selon la Province ou le territoire de domicile,  
camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

|  | Straight<br>Trucks | Road<br>Tractors      | Semi-<br>Trailers  | Other<br>Equipment | Total  |
|--|--------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|--------|
|  | Camions            | Tracteurs<br>routiers | Semi-<br>remorques | Autre<br>matériel  |        |
| Number – Nombre  |                    |                       |                    |                    |        |
| <b>Newfoundland – Terre-Neuve:</b>   |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 58                 | 76                    | 380                | 1                  | 515    |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | 9                  | 18                    | –                  | –                  | 27     |
| <b>Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard:</b>                         |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 22                 | 74                    | 93                 | 2                  | 191    |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | –                  | 8                     | –                  | –                  | 8      |
| <b>Nova Scotia – Nouvelle-Écosse:</b>  |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 131                | 380                   | 468                | 38                 | 1,017  |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | 11                 | 42                    | –                  | –                  | 54     |
| <b>New Brunswick – Nouveau-Brunswick:</b>                                    |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 126                | 252                   | 379                | 81                 | 838    |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | 11                 | 29                    | –                  | –                  | 39     |
| <b>Quebec – Québec:</b>  |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 3,201              | 3,730                 | 3,942              | 627                | 11,499 |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | 66                 | 1,265                 | –                  | –                  | 1,331  |
| <b>Ontario:</b>  |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 1,820              | 3,861                 | 5,322              | 401                | 11,404 |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | 240                | 873                   | –                  | –                  | 1,112  |
| <b>Manitoba:</b>   |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 162                | 488                   | 693                | 25                 | 1,369  |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | 31                 | 207                   | –                  | –                  | 238    |
| <b>Saskatchewan:</b>   |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 168                | 420                   | 726                | 24                 | 1,337  |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | 46                 | 187                   | 6                  | –                  | 240    |
| <b>Alberta:</b>  |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 785                | 1,592                 | 2,040              | 433                | 4,850  |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | 99                 | 339                   | 30                 | –                  | 469    |
| <b>British Columbia – Colombie-Britannique:</b>                              |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 1,505              | 1,182                 | 1,412              | 703                | 4,802  |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | 396                | 163                   | 14                 | –                  | 572    |
| <b>Yukon:</b>  |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 18                 | 32                    | 36                 | 7                  | 93     |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | –                  | 13                    | –                  | –                  | 13     |
| <b>Territories – Territoires:</b>  |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués   | 8                  | 7                     | 14                 | –                  | 29     |
| Operated by Owner Operators – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants | 7                  | 1                     | –                  | –                  | 8      |
| <b>CANADA:</b>   |                    |                       |                    |                    |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués <sup>1</sup>                            | 8,003              | 12,093                | 15,505             | 2,342              | 37,943 |
| Operated by Owner Operator – Exploités –<br>par les chauffeurs contractants  | 915                | 3,146                 | 51                 | –                  | 4,111  |

<sup>1</sup> Owned and leased by a company - Possédés et loués par une entreprise

Table 3.6

**Motor Carriers of Freight, 1994: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, Level III For-Hire Carriers**

Tableau 3.6

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Distance annuelle estimative parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

|   | Total Distance | Straight Trucks |                                 |   | Road Tractors      |                   |   |
|---|----------------|-----------------|---------------------------------|---|--------------------|-------------------|---|
|   |                | Camions         |                                 |   | Tracteurs routiers |                   |   |
|   |                | Total           | Owned and Leased                | Operated by Owner Operator                | Total              | Owned and Leased  | Operated by Owner Operator                |
|   |                |                 | Possédés et loués               | Exploités par les chauffeurs contractants |                    | Possédés et loués | Exploités par les chauffeurs contractants |
|   |                |                 | ('000 km) – (en milliers de km) |   |                    |                   |   |
| Newfoundland – Terre-Neuve                        | 13 499         | 1 591           | 1 534                           | 56  | 11 909             | 10 545            | 1 363                                     |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard      | 10 953         | 1 002           | 1 002                           | –   | 9 951              | 9 306             | 646                                       |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse                     | 59 514         | 4 802           | 4 633                           | 168                                       | 54 713             | 52 270            | 2 443                                     |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick                 | 34 383         | 5 478           | 5 402                           | 76  | 28 905             | 24 592            | 4 313                                     |
| Quebec – Québec                                   | 637 436        | 163 482         | 161 851                         | 1 631                                     | 473 954            | 385 903           | 88 051                                    |
| Ontario   | 618 671        | 115 225         | 110 306                         | 4 919                                     | 503 447            | 477 751           | 25 695                                    |
| Manitoba  | 77 280         | 7 011           | 5 932                           | 1 078                                     | 70 270             | 45 183            | 25 087                                    |
| Saskatchewan                                      | 79 363         | 9 337           | 5 922                           | 3 414                                     | 70 026             | 48 953            | 21 074                                    |
| Alberta   | 234 944        | 29 599          | 27 892                          | 1 707                                     | 205 345            | 163 487           | 41 858                                    |
| British Columbia – Colombie-Britannique           | 181 428        | 55 933          | 50 448                          | 5 486                                     | 125 494            | 105 030           | 20 465                                    |
| Yukon   | 2 836          | 579             | 579                             | –   | 2 256              | 1 999             | 257                                       |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 823            | 332             | 267                             | 66  | 491                | 395               | 96  |
| CANADA  | 1 951 132      | 394 371         | 375 769                         | 18 601                                    | 1 556 761          | 1 325 413         | 231 349                                   |

Table 3.7

**Motor Carriers of Freight, 1994: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, Level III For-Hire Carriers**

|   | Estimated<br>Number Reporting     | Fuel<br>Consumed      | Total<br>Cost <sup>2</sup> | Average Cost<br>per Litre |
|---|-----------------------------------|-----------------------|----------------------------|---------------------------|
|   | Nombre estimatif<br>de déclarants | Carburant<br>consommé | Coût <sup>2</sup><br>total | Coût moyen<br>par litre   |
|   | No. – Nbre                        | Litres                | \$                         | \$                        |
| Newfoundland – Terre-Neuve                        | 57                                | 7 990 917             | 4,236,547                  | .53                       |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard      | 22                                | 4 915 806             | 2,253,981                  | .46                       |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse                     | 154                               | 53 093 739            | 28,534,725                 | .54                       |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick                 | 144                               | 17 749 810            | 8,408,868                  | .47                       |
| Quebec – Québec                                   | 3,054                             | 258 017 213           | 124,767,912                | .48                       |
| Ontario   | 2,081                             | 258 934 775           | 116,574,095                | .45                       |
| Manitoba  | 215                               | 24 991 517            | 11,004,437                 | .44                       |
| Saskatchewan                                      | 202                               | 30 162 411            | 14,377,066                 | .48                       |
| Alberta   | 891                               | 132 615 261           | 58,108,391                 | .44                       |
| British Columbia – Colombie-Britannique           | 1,060                             | 74 834 202            | 35,927,984                 | .48                       |
| Yukon   | 12                                | 1 351 090             | 649,427                    | .48                       |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 8                                 | 465 613               | 258,874                    | .56                       |
| <b>CANADA<sup>1</sup></b>                         | <b>7,901</b>                      | <b>865 122 354</b>    | <b>405,102,307</b>         | <b>.47</b>                |

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

<sup>2</sup> Fuel cost does not correspond to the fuel expenses shown on table 3.2. This difference is attributable to the source used. – Le coût du carburant ne correspond pas aux dépenses en carburant présentées au tableau 3.2. Cet écart est dû aux sources différentes.

Tableau 3.7

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III**

Table 3.8

**Motor Carriers of Freight, 1994: Type of Carriers by Province and Territory of Domicile, Owner Operators**

Tableau 3.8

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Genre de transporteurs selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

|   | Owner-Operator Working for – Chauffeur-contractant travaillant pour |  |              |               |
|---|---|--|--------------|---------------|
|   | For-Hire<br>Carriers  | Private<br>Carriers                    | Both         | Total         |
|   | Transporteurs<br>pour compte<br>d'autrui                            | Transporteurs<br>pour compte<br>propre | Les<br>deux  |               |
|   | Number – Nombre   |  |              |               |
| Newfoundland – Terre-Neuve                        | 363   | 178                                    | 51           | 592           |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard      | 73  | 109                                    | 24           | 207           |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse                     | 700   | 348                                    | 127          | 1,175         |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick                 | 1,024   | 445                                    | 186          | 1,656         |
| Quebec – Québec                                   | 3,124   | 1,531                                  | 881          | 5,536         |
| Ontario   | 7,777   | 4,541                                  | 1,083        | 13,400        |
| Manitoba  | 1,289   | 674                                    | 161          | 2,125         |
| Saskatchewan                                      | 1,215   | 359                                    | 120          | 1,695         |
| Alberta   | 3,550   | 2,180                                  | 663          | 6,392         |
| British Columbia – Colombie-Britannique           | 2,968   | 2,174                                  | 698          | 5,841         |
| Yukon   | 18  | 70                                     | 4            | 92            |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 6   | 102                                    | 8            | 116           |
| <b>CANADA</b>                                     | <b>22,110</b>   | <b>12,710</b>                          | <b>4,007</b> | <b>38,826</b> |

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.



Table 3.9

**Motor Carriers of Freight, 1994: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity, Owner Operators**

Tableau 3.9

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Statistiques sommaires, par principaux types d'activité de transport, chauffeurs contractants**

|  |                   | Total <sup>1</sup> | General freight<br>Marchan-<br>disées<br>générales | House-<br>hold<br>goods<br>Articles<br>ménagers | Bulk<br>liquids<br>Liquides<br>en vrac | Dry<br>bulk<br>materials<br>Produits<br>secs<br>en vrac | Forest<br>products<br>Produits<br>fores-<br>tiers | Other<br>commod-<br>ities<br>Autres<br>marchan-<br>disées |
|--|-------------------|--------------------|--|---|--|---|---|---|
| Estimated Number Reporting –<br>Nombre estimatif de déclarants                                 | No. – Nbre        | 38,826             | 12,403   | 631   | 2,856                                  | 9,715   | 5,284   | 7,939   |
| <b>Operating Revenues – Total –<br/>Recettes d'exploitation</b>                                | <b>\$'000</b>     | <b>4,798,361</b>   | <b>1,457,577</b>                                   | <b>73,638</b>                                   | <b>471,749</b>                         | <b>912,069</b>  | <b>863,336</b>                                    | <b>1,019,992</b>  |
| Transportation Revenues – Recettes<br>tirées du transport                                      | "                 | 4,780,012          | 1,456,725  | 73,387  | 467,317                                | 908,869   | 859,542   | 1,014,173   |
| Other Revenues – Autres recettes   | "                 | 18,349             | 852  | 251   | 4,432                                  | 3,200   | 3,795   | 5,819   |
| <b>Operating Expenses – Total –<br/>Dépenses d'exploitation</b>                                | <b>"</b>          | <b>3,338,280</b>   | <b>1,026,550</b>                                   | <b>54,417</b>                                   | <b>337,961</b>                         | <b>619,283</b>  | <b>637,222</b>                                    | <b>662,846</b>  |
| Salaries and Wages – Traitements<br>et salaires  | "                 | 770,797            | 215,637  | 20,043  | 80,684                                 | 138,018   | 159,503   | 156,913   |
| Benefits – Bénéfices   | "                 | 30,638             | 12,173   | 606   | 3,065                                  | 4,468   | 4,913   | 5,413   |
| Fuel – Carburant   | "                 | 646,691            | 216,876  | 5,698   | 53,525                                 | 115,122   | 121,295   | 134,176   |
| Owner operator expenses – Dépenses<br>au titre des chauffeurs contractants                     | "                 | 22,799             | 7,301  | –   | 3,807                                  | 1,360   | 871   | 9,461   |
| Purchased Transport – Achat de<br>service de transport   | "                 | 164,705            | 30,954   | 2,151   | 35,867                                 | 29,447  | 33,240  | 33,045  |
| Maintenance – Frais d'entretien  | "                 | 407,557            | 119,674  | 2,623   | 33,819                                 | 81,740  | 96,897  | 72,804  |
| Depreciation – Amortissement   | "                 | 457,698            | 143,055  | 2,467   | 43,888                                 | 80,992  | 92,539  | 94,756  |
| Insurance – Frais d'assurances   | "                 | 168,922            | 53,382   | 2,670   | 15,623                                 | 28,505  | 34,849  | 33,893  |
| Rent – Location  | "                 | 108,178            | 31,779   | 3,883   | 11,408                                 | 30,250  | 10,828  | 20,032  |
| Other Expenses – Autres dépenses   | "                 | 560,295            | 195,720  | 14,277  | 56,275                                 | 109,381   | 82,287  | 102,354   |
| <b>Number of Full Time Employees – Total –<br/>Nombre d'employés à plein temps<sup>2</sup></b> | <b>No. – Nbre</b> | <b>60,351</b>      | <b>18,952</b>                                      | <b>1,488</b>                                    | <b>5,039</b>                           | <b>14,025</b>   | <b>9,186</b>                                      | <b>11,662</b>   |
| <b>OWNER OPERATORS – CHAUFFEURS<br/>CONTRACTANTS:</b>  |                   |                    |  |   |  |   |   |   |
| <b>Equipment Operated – Total – Matériel<br/>productif en service</b>                          | <b>"</b>          | <b>88,546</b>      | <b>23,037</b>                                      | <b>1,674</b>                                    | <b>5,886</b>                           | <b>22,273</b>   | <b>15,115</b>                                     | <b>20,562</b>   |
| Straight trucks – Camions  | "                 | 18,309             | 3,927  | 774   | 1,693                                  | 9,073   | 546   | 2,297   |
| Distance travelled – Distance parcourue  | '000 km           | 882 546            | 234 833  | 21 670  | 75 538                                 | 363 240   | 34 782  | 152 483   |
| Average distance – Distance moyenne  | "                 | 48                 | 60   | 28  | 45                                     | 40  | 64  | 66  |
| Road tractors – Tracteurs routiers   | No. – Nbre        | 35,970             | 12,025   | 310   | 2,650                                  | 5,096   | 7,153   | 8,735   |
| Distance travelled – Distance parcourue  | '000 km           | 4 468 608          | 1 763 531  | 19 776  | 355 923                                | 413 837   | 755 646   | 1 159 896   |
| Average distance – Distance moyenne  | "                 | 124                | 147  | 64  | 134                                    | 81  | 106   | 133   |
| Semi-trailers – Semi-remorques   | No. – Nbre        | 28,354             | 6,389  | 247   | 1,402                                  | 6,088   | 6,112   | 8,116   |
| Other – Autres   | "                 | 5,913              | 696  | 343   | 140                                    | 2,015   | 1,305   | 1,414   |
| <b>Total distance – Distance totale</b>  | <b>'000 km</b>    | <b>5 351 154</b>   | <b>1 998 364</b>                                   | <b>41 446</b>                                   | <b>431 461</b>                         | <b>777 077</b>  | <b>790 427</b>                                    | <b>1 312 379</b>  |
| <b>Fuel consumed – Total – Carburant<br/>consommé</b>  | <b>'000 L</b>     | <b>2 468 881</b>   | <b>892 909</b>                                     | <b>15 562</b>                                   | <b>204 639</b>                         | <b>364 139</b>  | <b>385 510</b>                                    | <b>606 122</b>  |

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

<sup>2</sup> Working owner included – incluant les propriétaires actifs.

Table 3.10

## Motor Carriers of Freight, 1994: Summary Statistics by Province and Territory of Domicile, Owner Operators

|     |  |               | Canada                | New-<br>found-<br>land<br><br>Terre-<br>Neuve | Prince<br>Edward<br>Island<br><br>Île-du-<br>Prince-<br>Édouard | Nova<br>Scotia<br><br>Nouvelle-<br>Écosse |
|-----|--|---------------|-----------------------|---|---|---|
| No. |  |               |                       |   |   |   |
| 1   | Estimated Number Reporting                 | No.           | 38,826                | 592   | 207   | 1,175                                     |
| 2   | <b>Total Operating Revenues</b>            | <b>\$'000</b> | <b>4,798,361</b>      | <b>76,541</b>                                 | <b>29,010</b>   | <b>165,384</b>                            |
| 3   | Transportation Revenues                    | "             | 4,780,012             | 74,830  | 29,001  | 164,019                                   |
| 4   | Other Revenues                             | "             | 18,349                | 1,711   | 9   | 1,365                                     |
| 5   | <b>Total Operating Expenses</b>            | <b>"</b>      | <b>3,338,280</b>      | <b>65,790</b>                                 | <b>20,849</b>   | <b>122,593</b>                            |
| 6   | Salaries and Wages                         | "             | 770,797               | 17,063  | 4,693   | 29,036                                    |
| 7   | Benefits                                   | "             | 30,638                | 276   | 178   | 810                                       |
| 8   | Fuel                                       | "             | 646,691               | 6,531   | 3,760   | 21,423                                    |
| 9   | Owner Operator Expenses                    | "             | 22,799                | 193   | 144   | 583                                       |
| 10  | Purchased Transport                        | "             | 164,705               | 714   | 623   | 2,208                                     |
| 11  | Maintenance                                | "             | 407,557               | 4,707   | 2,728   | 12,387                                    |
| 12  | Depreciation                               | "             | 457,698               | 6,835   | 2,512   | 15,367                                    |
| 13  | Insurance                                  | "             | 168,922               | 3,711   | 808   | 5,411                                     |
| 14  | Rent                                       | "             | 108,178               | 1,992   | 1,480   | 1,662                                     |
| 15  | Other Expenses                             | "             | 560,295               | 23,770  | 3,924   | 33,707                                    |
| 16  | <b>Total Number of Full Time Employees</b> | <b>No.</b>    | <b>60,351</b>         | <b>1,188</b>                                  | <b>359</b>  | <b>2,006</b>                              |
|     |  |               | New<br>Brunswick      | Quebec  |   |   |
|     |  |               | Nouveau-<br>Brunswick | Québec  |   |   |
|     |  |               |                       | Ontario                                       |   |   |
| 1   | Estimated Number Reporting                 | No.           | 1,656                 | 5,536   | 13,400  |   |
| 2   | <b>Total Operating Revenues</b>            | <b>\$'000</b> | <b>205,456</b>        | <b>659,290</b>                                | <b>1,543,435</b>  |   |
| 3   | Transportation Revenues                    | "             | 205,316               | 656,859                                       | 1,542,453   |   |
| 4   | Other Revenues                             | "             | 140                   | 2,430   | 982   |   |
| 5   | <b>Total Operating Expenses</b>            | <b>"</b>      | <b>141,027</b>        | <b>490,011</b>                                | <b>1,045,310</b>  |   |
| 6   | Salaries and Wages                         | "             | 28,494                | 112,578                                       | 206,156   |   |
| 7   | Benefits                                   | "             | 666                   | 4,925   | 12,086  |   |
| 8   | Fuel                                       | "             | 29,583                | 99,803  | 218,703   |   |
| 9   | Owner Operator Expenses                    | "             | 57                    | 222   | 6,969   |   |
| 10  | Purchased Transport                        | "             | 1,230                 | 24,603  | 50,023  |   |
| 11  | Maintenance                                | "             | 16,692                | 78,941  | 117,284   |   |
| 12  | Depreciation                               | "             | 24,428                | 61,783  | 143,067   |   |
| 13  | Insurance                                  | "             | 8,698                 | 24,484  | 52,458  |   |
| 14  | Rent                                       | "             | 2,119                 | 15,069  | 34,503  |   |
| 15  | Other Expenses                             | "             | 29,061                | 67,603  | 204,061   |   |
| 16  | <b>Total Number of Full Time Employees</b> | <b>No.</b>    | <b>2,559</b>          | <b>8,248</b>                                  | <b>19,819</b>   |   |

Note: Some totals may not add due to rounding.

Tableau 3.10

Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Statistiques sommaires selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants

| Manitoba                 | Saskatchewan   | Alberta                      |               |   | N <sup>o</sup> |
|--------------------------|----------------|------------------------------|---------------|---|----------------|
| 2,125                    | 1,695          | 6,392                        | Nbre          | Nombre estimatif de déclarants                | 1              |
| <b>249,818</b>           | <b>230,766</b> | <b>852,411</b>               | <b>\$'000</b> | <b>Total, recettes d'exploitation</b>         | 2              |
| 249,556                  | 230,050        | 846,102                      | "             | Recettes tirées du transport                  | 3              |
| 262                      | 716            | 6,309                        | "             | Autres recettes                               | 4              |
| <b>158,161</b>           | <b>159,813</b> | <b>603,627</b>               | "             | <b>Total, dépenses d'exploitation</b>         | 5              |
| 39,482                   | 35,970         | 136,120                      | "             | Traitements et salaires                       | 6              |
| 879                      | 1,385          | 4,050                        | "             | Bénéfices                                     | 7              |
| 31,821                   | 35,563         | 113,881                      | "             | Carburant                                     | 8              |
| 377                      | 279            | 12,261                       | "             | Dépenses au titre des chauffeurs contractants | 9              |
| 5,168                    | 5,595          | 50,186                       | "             | Achat de service de transport                 | 10             |
| 14,136                   | 14,601         | 75,471                       | "             | Frais d'entretien                             | 11             |
| 23,517                   | 22,541         | 80,257                       | "             | Amortissement                                 | 12             |
| 8,120                    | 6,313          | 28,150                       | "             | Frais d'assurances                            | 13             |
| 5,818                    | 5,708          | 23,719                       | "             | Location                                      | 14             |
| 28,844                   | 31,857         | 79,532                       | "             | Autres dépenses                               | 15             |
| <b>3,508</b>             | <b>2,734</b>   | <b>10,446</b>                | <b>Nbre</b>   | <b>Total, nombre d'employés à plein temps</b> | 16             |
| British<br>Columbia      |                | Northwest<br>Territories     |               |   |                |
|                          | Yukon          |                              |               |   |                |
| Colombie-<br>Britannique |                | Territoires du<br>Nord-Ouest |               |   |                |
| 5,841                    | 92             | 116                          | Nbre          | Nombre estimatif de déclarants                | 1              |
| <b>748,639</b>           | <b>10,874</b>  | <b>26,738</b>                | <b>\$'000</b> | <b>Total, recettes d'exploitation</b>         | 2              |
| 744,705                  | 10,874         | 26,246                       | "             | Recettes tirées du transport                  | 3              |
| 3,934                    | —              | 492                          | "             | Autres recettes                               | 4              |
| <b>511,410</b>           | <b>5,072</b>   | <b>14,616</b>                | "             | <b>Total, dépenses d'exploitation</b>         | 5              |
| 155,752                  | 943            | 4,511                        | "             | Traitements et salaires                       | 6              |
| 5,372                    | 7              | 5                            | "             | Bénéfices                                     | 7              |
| 83,120                   | 742            | 1,761                        | "             | Carburant                                     | 8              |
| 1,714                    | —              | —                            | "             | Dépenses au titre des chauffeurs contractants | 9              |
| 23,565                   | 126            | 663                          | "             | Achat de service de transport                 | 10             |
| 69,277                   | 749            | 586                          | "             | Frais d'entretien                             | 11             |
| 74,674                   | 605            | 2,111                        | "             | Amortissement                                 | 12             |
| 29,456                   | 227            | 1,086                        | "             | Frais d'assurances                            | 13             |
| 13,737                   | 110            | 2,260                        | "             | Location                                      | 14             |
| 54,742                   | 1,561          | 1,633                        | "             | Autres dépenses                               | 15             |
| <b>9,050</b>             | <b>110</b>     | <b>324</b>                   | <b>Nbre</b>   | <b>Total, nombre d'employés à plein temps</b> | 16             |

Note: Certains totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.



Table 3.11

**Motor Carriers of Freight, 1994: Equipment  
Operated by Province and Territory of Domicile,  
Owner Operators**

Tableau 3.11

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Matériel en  
service selon la Province ou le territoire de domicile,  
chauffeurs contractants**

|  | Straight<br>Trucks<br><br>Camions | Road<br>Tractors<br><br>Tracteurs<br>routiers | Semi-<br>Trailers<br><br>Semi-<br>remorques | Other<br>Equipment<br><br>Autre<br>matériel | Total  |
|--|-----------------------------------|---|---|---|--------|
|  | Number – Nombre                   |   |   |   |        |
| <b>Newfoundland – Terre-Neuve:</b>   |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 310                               | 768   | 550   | 51  | 1,679  |
| <b>Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard:</b>                       |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 174                               | 204   | 418   | 24  | 820    |
| <b>Nova Scotia – Nouvelle-Écosse:</b>                                      |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 681                               | 1,211   | 970   | 254   | 3,115  |
| <b>New Brunswick – Nouveau-Brunswick:</b>                                  |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 677                               | 1,759   | 1,399                                       | 176   | 4,011  |
| <b>Quebec – Québec:</b>  |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 3,036                             | 4,513   | 4,098                                       | 855   | 12,503 |
| <b>Ontario:</b>  |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 6,110                             | 11,399  | 8,911                                       | 1,503                                       | 27,923 |
| <b>Manitoba:</b>   |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 794                               | 2,208   | 1,660                                       | 336   | 4,998  |
| <b>Saskatchewan:</b>   |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 493                               | 1,887   | 1,337                                       | 228   | 3,945  |
| <b>Alberta:</b>  |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | 192   | –   | 192    |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 3,275                             | 6,239   | 5,319                                       | 1,137                                       | 15,970 |
| <b>British Columbia – Colombie-Britannique:</b>                            |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 2,666                             | 5,534   | 3,445                                       | 1,333                                       | 12,978 |
| <b>Yukon:</b>  |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 75                                | 35  | 32  | 5   | 148    |
| <b>Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest:</b>                  |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués                                       | –                                 | –   | –   | –   | –      |
| Operated by Owner Operators – Exploités<br>par les chauffeurs contractants | 18                                | 214   | 215   | 10  | 457    |
| <b>CANADA:</b>   |                                   |   |   |   |        |
| Owned and Leased – Possédés et loués <sup>1</sup>                          | –                                 | –   | 192   | –   | 192    |
| Operated by Owner Operator – Exploités<br>par les chauffeurs contractants  | 18,309                            | 35,970  | 28,354                                      | 5,913                                       | 88,546 |

<sup>1</sup> Owned and leased by a company - Possédés et loués par une entreprise

Table 3.12

**Motor Carriers of Freight, 1994: Estimated Annual Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, Owner Operators**

|   | Total Distance<br>Distance totale | Straight Trucks<br>Camions<br>Operated by<br>Owner Operator<br>Exploités par<br>les chauffeurs<br>contractants | Road Tractors<br>Tracteurs routiers<br>Operated by<br>Owner Operator<br>Exploités par<br>les chauffeurs<br>contractants |
|---|-----------------------------------|--|---|
| ('000 km) – (en milliers de km)                   |                                   |  |   |
| Newfoundland – Terre-Neuve                        | 102 714                           | 10 029   | 92 685  |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard      | 29 872                            | 5 770  | 24 102  |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse                     | 183 023                           | 31 579   | 151 444   |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick                 | 233 127                           | 32 655   | 200 472   |
| Quebec – Québec                                   | 673 863                           | 151 586  | 522 277   |
| Ontario   | 1 777 809                         | 302 708  | 1 475 101   |
| Manitoba  | 340 067                           | 39 306   | 300 762   |
| Saskatchewan                                      | 286 564                           | 22 678   | 263 886   |
| Alberta   | 959 166                           | 154 393  | 804 773   |
| British Columbia – Colombie-Britannique           | 731 159                           | 128 393  | 602 766   |
| Yukon   | 8 036                             | 2 878  | 5 158   |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 25 754                            | 573  | 25 181  |
| <b>CANADA</b>                                     | <b>5 351 154</b>                  | <b>882 546</b>   | <b>4 468 608</b>  |

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

Table 3.13

**Motor Carriers of Freight, 1994: Fuel Consumption and Cost by Province and Territory of Domicile, Owner Operators**

Tableau 3.13

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Consommation et coût du carburant selon la province ou le territoire de domicile, chauffeurs contractants**

|   | Estimated<br>Number Reporting<br>Nombre estimatif<br>de déclarants | Fuel<br>Consumed<br>Carburant<br>consommé | Total<br>Cost <sup>2</sup><br>Coût<br>total <sup>2</sup> | Average Cost<br>per Litre<br>Coût moyen<br>par litre |
|---|--|---|--|--|
|   | No. – Nbre   | Litres                                    | \$   | \$   |
| Newfoundland – Terre-Neuve                        | 592  | 41 795 331                                | 21,984,542   | .53  |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard      | 207  | 14 170 544                                | 6,654,608  | .47  |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse                     | 1,175  | 82 471 621                                | 42,010,877   | .51  |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick                 | 1,656  | 124 724 161                               | 60,314,783   | .48  |
| Quebec – Québec                                   | 5,536  | 298 472 273                               | 143,931,081  | .48  |
| Ontario   | 13,400   | 835 422 566                               | 377,369,858  | .45  |
| Manitoba  | 2,125  | 154 720 793                               | 65,673,299   | .42  |
| Saskatchewan                                      | 1,695  | 137 590 339                               | 60,159,672   | .44  |
| Alberta   | 6,392  | 456 396 975                               | 193,355,786  | .42  |
| British Columbia – Colombie-Britannique           | 5,841  | 312 603 867                               | 139,747,840  | .45  |
| Yukon   | 92   | 3 761 558                                 | 1,840,953  | .49  |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 116  | 6 751 035                                 | 3,313,949  | .49  |
| <b>CANADA</b>                                     | <b>38,826</b>  | <b>2 468 881 063</b>                      | <b>1,116,357,248</b>                                     | <b>.45</b>   |

<sup>1</sup> The fuel cost does not correspond to the fuel expenses shown on tables 3.9 and 3.10. This difference is attributable to the sources used. – Le coût du carburant ne correspond pas aux dépenses en carburant présentées aux tableaux 3.9 et 3.10. Cet écart est dû aux sources différentes.

Table 3.14

**Motor Carriers of Freight, 1994: Average Distance Travelled by Type of Vehicle and by Province and Territory of Domicile, Level III For-Hire Carriers and Owner Operators**

Tableau 3.14

**Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Distance moyenne parcourue selon le type de véhicule et selon la province et le territoire de domicile, camionnage pour compte d'autrui de niveau III et chauffeurs contractants**

|  | Straight Trucks                               |  | Road Tractors                                 |  |
|--|---|--|---|--|
|  | Camions                                       |  | Tracteurs routiers                            |  |
|  | Owned<br>& Leased<br><br>Possédés<br>et loués | Operated by<br>Owner Operator<br><br>Exploités par<br>les chauffeurs<br>contractants | Owned<br>& Leased<br><br>Possédés<br>et loués | Operated by<br>Owner Operator<br><br>Exploités par<br>les chauffeurs<br>contractants |
| ( '000 km / vehicle ) – ( en milliers de km par véhicule ) |   |  |   |  |
| Newfoundland – Terre-Neuve                                 | 26  | 32   | 139   | 120  |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard               | 46  | 33   | 126   | 117  |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse                              | 35  | 46   | 138   | 123  |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick                          | 43  | 48   | 98  | 115  |
| Quebec – Québec  | 51  | 49   | 103   | 106  |
| Ontario  | 61  | 48   | 124   | 122  |
| Manitoba   | 37  | 49   | 93  | 135  |
| Saskatchewan   | 35  | 48   | 117   | 137  |
| Alberta  | 36  | 46   | 103   | 129  |
| British Columbia – Colombie-Britannique                    | 34  | 44   | 89  | 109  |
| Yukon  | 33  | 38   | 62  | 113  |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest          | 33  | 26   | 53  | 117  |
| <b>CANADA</b>  | <b>47</b>                                     | <b>47</b>  | <b>110</b>                                    | <b>120</b>   |



## Chapter 4

### Commodity Origin and Destination Statistics

#### For-Hire Trucking Intercity Activity of Canada-based Carriers

##### Section 1 – Summary of Domestic and Transborder Activity

The growth experienced by the Canadian for-hire trucking industry since 1992 when the Canadian economy began to recover from the recession continued in 1994. The tonnage hauled for distances greater than 24 kilometres by Canada-based for-hire trucking companies reached 195.6 million tonnes in 1994, for the first time surpassing the level recorded in 1990 when 174.2 million tonnes were hauled. The truckers registered substantially more tonnes-kilometres in 1994 reaching an all time high of 101.9 billion, generated revenues of \$8.8 billion and moved over 30 million shipments.

The universe of the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey is derived from the Motor Carriers of Freight Survey (see Chapter 2) and is comprised of Canada-based for-hire trucking companies with annual intercity revenues of \$1 million or more. In 1994, there were four more large carriers and 111 more medium-sized carriers in the survey frame than in 1993. 1,095 companies (97%) were sampled from the in-scope population of 1,127 companies. The information presented in this chapter relates to the intercity operations (movements of 24 km or more) of the Canada-based for-hire trucking companies earning \$1 million or more in intercity trucking.

For information describing the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and the reliability of the estimates, refer to Chapter 7 — Survey Methodology and Data Limitations.

While both domestic and international activity have been increasing over the last three years, the proportion of revenues earned from domestic activity compared to international activity has declined. In 1990, 74% of the revenues earned were from domestic movements; in 1994, the figure was down to 64%.

All industry indicators, with the exception of distance per shipment, showed increases from 1993 (see Table 4.1). Despite the increase in international movements, the average distance per shipment decreased by 3%.

## Chapitre 4

### Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises

#### Transport interurbain de marchandises pour compte d'autrui par les transporteurs domiciliés au Canada

##### Section 1 – Sommaire du trafic intérieur et international

La croissance que l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui a connue après la récession, depuis le début de la reprise économique en 1992, s'est poursuivie en 1994. Les marchandises acheminées sur des distances supérieures à 24 km par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont atteint 195,6 millions de tonnes en 1994, soit un niveau supérieur pour la première fois au sommet enregistré en 1990 (174,2 millions de tonnes). En 1994, les transporteurs ont enregistré une hausse sensible du nombre de tonnes-kilomètres, celles-ci ayant atteint le niveau inégalé de 101,9 milliards de tonnes-kilomètres. Ils ont touché des recettes de 8,8 milliards de dollars et assuré plus de 30 millions d'expéditions.

L'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) est tiré de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (lire le Chapitre 2), et se compose de transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain se sont élevées à 1 million de dollars ou plus. En 1994, l'univers de l'enquête a compté quatre grands transporteurs de plus, et 111 transporteurs moyens de plus qu'en 1993. Sur une population admissible de 1 127 entreprises, 1,095 (97 %) ont été échantillonnées. Les données présentées dans ce chapitre portent sur les mouvements interurbains (effectués sur des distances de 24 km ou plus) des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant touché des recettes de 1 million de dollars ou plus au titre du transport interurbain de marchandises.

Pour plus de détails sur l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), la méthodologie et la fiabilité des estimations, lire le Chapitre 7 portant sur la méthodologie d'enquête et les limites des données.

Bien que le trafic intérieur et le trafic international se soient accrues au cours des trois dernières années, la proportion des recettes au titre du transport intérieur a accusé une diminution comparative à la part des recettes attribuable au transport international. En 1990, le trafic intérieur avait engendré 74 % des recettes; en 1994, cette proportion était tombée à 64 %.

Tous les indicateurs industriels, à l'exception de la distance par expédition, ont marqué des augmentations par rapport à 1993 (voir le Tableau 4.1). Malgré la croissance du trafic international, la distance moyenne par expédition a fléchi de 3 %.

Figure 4.1

### Share of Transportation Revenues by Sector

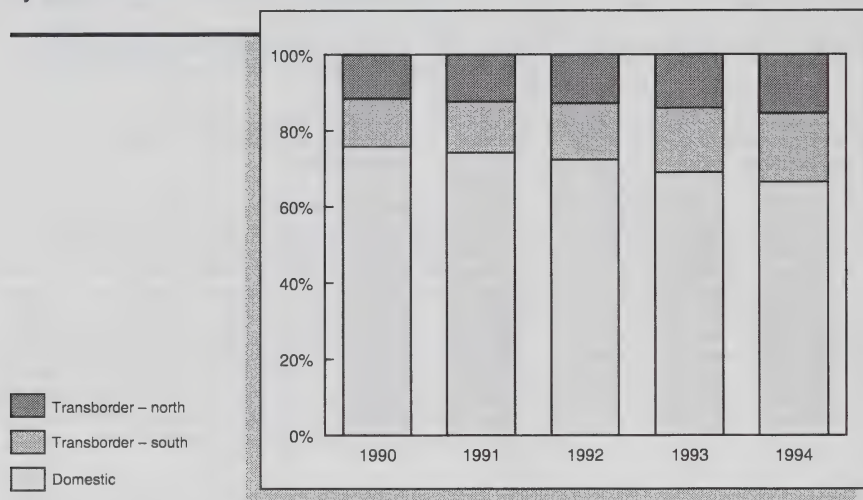


Figure 4.1

### Part des recettes au titre du transport par secteur

Table 4.1

#### Summary of Canada-based Carriers' Domestic and Transborder<sup>1</sup> Trucking Activity

|                                   |            | 1990   | 1991   | 1992   | 1993   | 1994    | Variation<br>1994/<br>1993 |            |                                    |
|-----------------------------------|------------|--------|--------|--------|--------|---------|----------------------------|------------|------------------------------------|
|                                   |            |        |        |        |        |         |                            | %          |                                    |
| Revenues                          | \$ 000,000 | 6,750  | 6,579  | 6,722  | 7,562  | 8,784   | 16                         | \$ 000,000 | Recettes                           |
| Tonnes                            | 000 000    | 174.2  | 150.6  | 149.5  | 173.4  | 195.6   | 13                         | 000 000    | Tonnes                             |
| Tonne-km                          | 000 000    | 77 800 | 70 624 | 72 947 | 84 613 | 101 873 | 20                         | 000 000    | Tonnes-km                          |
| Shipments                         | 000,000    | 29.9   | 29.1   | 27.6   | 27.93  | 30.5    | 9                          | 000,000    | Expéditions                        |
| Revenue per tonne-km <sup>2</sup> | \$         | 3.77   | 3.96   | 4.44   | 3.29   | 3.74    | 14                         | \$         | Recettes par Tonne-km <sup>2</sup> |
| Revenue per shipment              | \$         | 225.38 | 226.23 | 243.24 | 270.75 | 288.24  | 6                          | \$         | Recettes par expédition            |
| Weight per shipment               | kg         | 5 817  | 5 178  | 5 410  | 6 208  | 6 418   | 3                          | kg         | Poids par expédition               |
| Distance per shipment             | km         | 661    | 664    | 672    | 681    | 659     | -3                         | km         | Distance par expédition            |

however, was almost double for northbound movements compared to southbound movements.

The Motor Carriers of Freight Quarterly Survey<sup>2</sup> reported an improvement in the industry operating ratio (an index of operating efficiency calculated by dividing operating expenses by operating revenues) for the Canada-based for-hire trucking companies (with annual operating revenues of \$1 million or more). The operating ratio improved from 0.98 in 1990 to 0.96 in 1994.

In 1994, Canada's economy grew by 4.2%. This was the first time since 1988 that the economy increased by more than 4%. Statistics Canada's Industry Measures and Analysis Division<sup>3</sup> reported that output from goods-producing industries accelerated to 6.0% due mainly to sharp gains in manufacturing, mining, forestry and construction. These goods-producing industries contributed to the 7.2% growth experienced by truck transport industries in 1994.

In its annual report for 1994, the National Transportation Agency of Canada reported that the decline in the number of trucking bankruptcies reported in 1993 continued in 1994. The For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey found that 29 companies in the sample had closed their doors during 1994. In 1993, 33 companies closed.

**Table 4.2**  
**For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey — Coverage**

| Survey Population | Number of companies |       | Population de l'enquête |
|-------------------|---------------------|-------|-------------------------|
|                   | 1993                | 1994  |                         |
| Class I           | 114                 | 118   | Catégorie I             |
| Class II          | 898                 | 1,009 | Catégorie II            |
| Total             | 1,012               | 1,127 | Total                   |

*Class I: annual intercity revenues over \$12 million. — Catégorie I : Recettes annuelles au titre du transport interurbain de plus de 12 millions de dollars.*

*Class II: annual intercity revenues from \$1 million to \$12 million. — Catégorie II : Recettes annuelles au titre du transport interurbain variant entre 1 million et 12 millions de dollars.*

Almost 65% of the Canada-based companies offering for-hire trucking services whose annual operating revenues were \$1.0 million or more had intercity transportation revenues also over \$1.0 million. The transportation revenues of the companies covered by the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey represented 80% of the total operating revenues of the for-hire trucking industry (see Chapter 2, table 2.5).

<sup>2</sup> Refer to Chapter 2 for further details about this survey.

<sup>3</sup> Gross Domestic Product by Industry — December 1994, Statistics Canada Catalogue 15-001, Vol. 8, No. 12.

recettes légèrement supérieures à celles du fret transporté vers le Canada. Les recettes moyennes par tonne-kilomètre tirées des mouvements sud-nord ont toutefois été presque deux fois plus élevées que les recettes au titre des mouvements nord-sud.

Les données de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises<sup>2</sup> font ressortir une amélioration du ratio d'exploitation (un indice de l'efficacité de l'exploitation qui est obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation) des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada (ayant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus). Le ratio d'exploitation est passé de 0,98 en 1990, à 0,96 en 1994.

En 1994, le taux de croissance de l'économie canadienne s'est chiffré à 4,2 %, soit la première hausse supérieure à 4 % depuis 1988. Selon la Division des mesures et de l'analyse des industries<sup>3</sup> de Statistique Canada, la production des industries de transformation a grimpé à 6,0 % en raison principalement des fortes hausses enregistrées dans le secteur de la fabrication, les mines, l'exploitation forestière et le bâtiment. Ces industries de transformation ont contribué à la croissance de 7,2 % enregistrée par le secteur du camionnage en 1994.

Dans son examen annuel de 1994, l'Office national des transports a signalé que la baisse des faillites d'entreprises de camionnage déclarées en 1993 s'est poursuivie en 1994. D'après les résultats de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 29 entreprises ont fermé leurs portes entre 1994. En 1993, 33 entreprises ont fermé leurs portes.

**Tableau 4.2**  
**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) — Champ d'observation**

| Survey Population | Number of companies |       | Population de l'enquête |
|-------------------|---------------------|-------|-------------------------|
|                   | 1993                | 1994  |                         |
| Class I           | 114                 | 118   | Catégorie I             |
| Class II          | 898                 | 1,009 | Catégorie II            |
| Total             | 1,012               | 1,127 | Total                   |

*Class I: annual intercity revenues over \$12 million. — Catégorie I : Recettes annuelles au titre du transport interurbain de plus de 12 millions de dollars.*

*Class II: annual intercity revenues from \$1 million to \$12 million. — Catégorie II : Recettes annuelles au titre du transport interurbain variant entre 1 million et 12 millions de dollars.*

Presque 65 % des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus ont également déclaré des recettes supérieures à 1 million de dollars au titre du transport urbain. Les recettes tirées du transport des entreprises visées par l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) ont représenté 80 % des recettes totales d'exploitation du secteur du transport routier pour compte d'autrui (lire le Chapitre 2, tableau 2.5).

<sup>2</sup> Pour plus de détails sur cette enquête, lire le Chapitre 2.

<sup>3</sup> Produit intérieur brut par industrie, décembre 1994, n° 15-001 au catalogue de Statistique Canada, vol. 8, n° 12.



Table 4.3

### Size of the For-Hire Trucking Industry (Annual Operating Revenues Over \$1 million)

| Survey Population  | Number of companies – Nombre de compagnies |       |       |                                  | Population de l'enquête |
|--------------------|--|-------|-------|----------------------------------|-------------------------|
|                    | 1991                                       | 1992  | 1993  | 1994<br>(estimated) <sup>4</sup> |                         |
| Over \$1.0 million | 1,427                                      | 1,460 | 1,580 | 1,734                            | Plus de \$1.0 millions  |

<sup>4</sup> The Annual Motor Carriers of Freight Survey was a census until 1994. In 1994, this survey was replaced by the Annual Supplement to the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey (Q5) and was based on a sample of motor carriers (see Table 2.5). – L'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises était un recensement jusqu'en 1994. En 1994, cette enquête fut remplacée par le Supplément annuel à l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (T5) et était basée sur un échantillon de transporteurs routiers (voir le Tableau 2.5).

## Section 2 – Domestic Trucking Activity

Domestic activity by Canada-based for-hire intercity carriers continued to grow in 1994. The volume of tonnage hauled across the nation reached almost 155 million tonnes, up 10% compared to 1993 and for the first time surpassing the 1990 volume of 149 million tonnes. The carriers performed 60 billion tonne-kilometres, an increase of 16% over the previous year. Revenues were also up 11% in 1994. The number of shipments rose for the first time in four years almost reaching the 1990 level of 26.6 million shipments. The average revenue per shipment grew to \$216 in 1994. The average weight per shipment (5 951 kg) showed a marginal gain from 1993.

Table 4.4

### Domestic Trucking Activity Continues to Increase in 1994

|                  |            | 1990    | 1991    | 1992    | 1993    | 1994    | Variation<br>1994/<br>1993 |            |                     |
|------------------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------------------|------------|---------------------|
|                  |            |         |         |         |         |         |                            | %          |                     |
| Revenues         | \$ 000,000 | 4,976.2 | 4,730.2 | 4,703.1 | 5,050.1 | 5,617.8 | 11                         | \$ 000,000 | Recettes            |
| Tonnes           | 000 000    | 149.3   | 126.4   | 123.1   | 140.4   | 154.9   | 10                         | 000 000    | Tonnes              |
| Tonne-km         | 000 000    | 54 700  | 47 709  | 47 700  | 51 974  | 60 104  | 16                         | 000 000    | Tonnes-km           |
| Shipments        | 000,000    | 26.6    | 25.7    | 24.0    | 23.7    | 26.0    | 10                         | 000,000    | Expéditions         |
| Revenue/Shipment | \$         | 186.99  | 184.28  | 195.64  | 212.69  | 215.84  | 1                          | \$         | Recettes/Expédition |
| Weight/Shipment  | kg         | 5 611   | 4 927   | 5 121   | 5 912   | 5 951   | 1                          | kg         | Poids/Expédition    |

## Regional Overview

Over 82% of the domestic intercity freight tonnage was delivered to a destination within the same region in which it was picked up. The carriers earned almost \$3.3 billion, 58% of their intercity freight revenues, from these intra-regional movements. Of the five Canadian regions, the Atlantic region had the highest proportion of intra-regional tonnage with 90%. Quebec had the lowest proportion of intra-regional tonnage (74%).

Tableau 4.3

### Taille de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui (recettes d'exploitation annuelles supérieures à 1 million de dollars)

## Section 2 – Trafic intérieur

Le transport interurbain de marchandises pour compte d'autrui effectué par les transporteurs domiciliés au Canada a continué de croître en 1994. Le trafic intérieur s'est chiffré à presque 155 millions de tonnes, soit une hausse de 10 % par rapport à l'année précédente et un niveau supérieur pour la première fois à celui de 1990 (149 millions de tonnes). Ces transporteurs ont enregistré 60 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui a représenté une progression de 16 % comparativement à 1993. Leurs recettes se sont également accrues de 11 % en 1994. Le nombre d'expéditions a progressé pour la première fois en quatre ans, atteignant presque le niveau de 26,6 millions d'expéditions enregistré en 1990. Les recettes moyennes par expédition sont passées à 216 dollars en 1994. Le poids moyen par expédition (5 951 kg) n'a affiché qu'une légère croissance par rapport à 1993.

Tableau 4.4

### Le trafic intérieur poursuit sa croissance en 1994

## Aperçu régional

Plus de 82 % des expéditions interurbaines en territoire canadien ont été effectuées dans la région même de cueillette. Les transporteurs ont tiré près 3,3 milliards de dollars de recettes (58 % des recettes du trafic interurbain) des mouvements intrarégionaux. Sur les cinq régions du Canada, la région de l'Atlantique a compté pour la proportion la plus forte du tonnage intrarégional, soit 90 %. Le Québec a enregistré la proportion la plus faible (74 %) du tonnage intrarégional.

Figure 4.2

## Tonnes of Freight, by Region of Origin

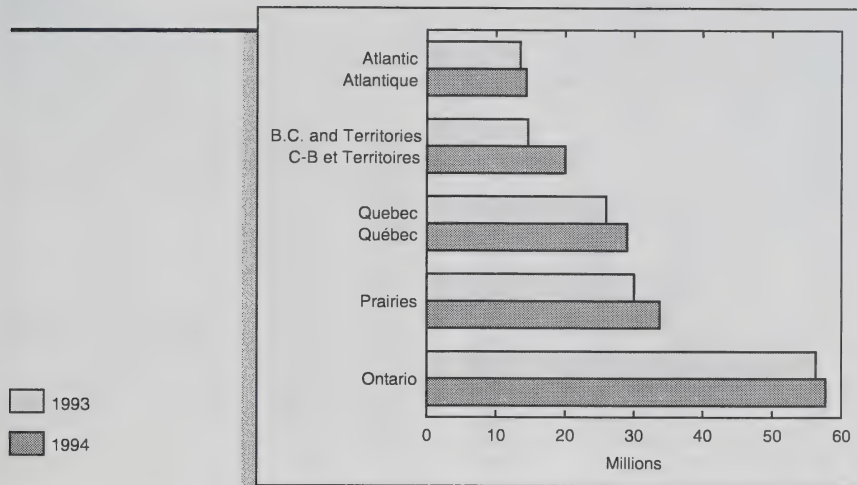


Figure 4.2

## Tonnage selon la région d'origine

## Atlantic Region

With the exception of Prince Edward Island, there was little growth in the Atlantic region. In Newfoundland, construction of the Hibernia project and, to a lesser extent, increased iron ore production helped sustain the economy. While forestry and related industries, food manufacturers and services boosted economic output in New Brunswick, reduced construction activity and shipbuilding, and cutbacks by the public sector restrained overall growth in the province. In Nova Scotia, the economy remained sluggish. Prince Edward Island, however, experienced strong growth in 1994 due to high manufacturing growth rates, work on the fixed-link bridge to the mainland and the new GST processing centre.<sup>5</sup>

While the revenue and tonnage originating from the Atlantic region continued to increase in 1994, the Atlantic region showed the smallest gains of all the Canadian regions when compared to 1993. The region's share of tonne-kilometres rose slightly (1%) in 1994, but its share of revenues, tonnes and shipments remained the same as in 1993.

The Atlantic region showed the highest concentrations in intra-regional traffic of all regions of Canada. Ninety percent of the tonnage originating in the Atlantic region remained within the region. *Petroleum and coal products* represented the highest proportion of tonnage trucked intra-regionally in the Atlantic region, measuring 2.3 million tonnes in 1994 compared to 2.1 million tonnes in 1993. *Crude wood materials* represented the second highest

## Région de l'Atlantique

Exception faite de l'Île-du-Prince-Édouard, la croissance est demeurée lente dans la région de l'Atlantique. À Terre-Neuve, la construction du projet Hibernia et, dans une moindre mesure, l'accroissement de la production de minerai de fer, ont contribué à stimuler l'économie. Bien que l'exploitation forestière et les activités connexes, la fabrication du bois et les services aient renforcé la production économique du Nouveau-Brunswick, le déclin du bâtiment, la baisse de la construction navale et les compressions d'effectifs dans le secteur public ont freiné la croissance globale de cette province. En Nouvelle-Écosse, le marasme économique s'est poursuivi en 1994. L'Île-du-Prince-Édouard, cependant, a connu une croissance vigoureuse. Les taux de croissance élevés du secteur de la fabrication, la construction d'un pont qui reliera la province au continent et l'ouverture du nouveau Centre de traitement de la TPS ont contribué à l'essor économique de cette province.<sup>5</sup>

Bien que les recettes et le tonnage en provenance de la région de l'Atlantique aient continué d'augmenter en 1994, cette région a enregistré les gains les plus modestes de toutes les régions du Canada comparativement à 1993. La proportion du nombre de tonnes-kilomètres enregistrée par cette région a légèrement augmenté (1 %) en 1994, mais sa part des recettes, du tonnage et des expéditions est demeurée inchangée par rapport à 1993.

La région de l'Atlantique présente une concentration du trafic intrarégional supérieure à celle de toutes les régions du Canada, soit 90 % pour le tonnage. Les *produits du pétrole et de la houille* ont représenté la proportion la plus élevée du fret intrarégional dans cette région, soit 2,3 millions de tonnes en 1994 contre 2,1 millions de tonnes un an auparavant. Les expéditions de *matières de bois brutes* se sont classées au deuxième rang en importance à l'échelle intrarégionale, soit presque 1,6 million de

<sup>5</sup> Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1994, Statistics Canada Catalogue 15-203, Annual.

<sup>5</sup> Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1994, n° 15-203 au catalogue de Statistique Canada, publication annuelle.

Figure 4.3

### Domestic Revenues and Tonnes Originating in the Atlantic Region, 1990-1994

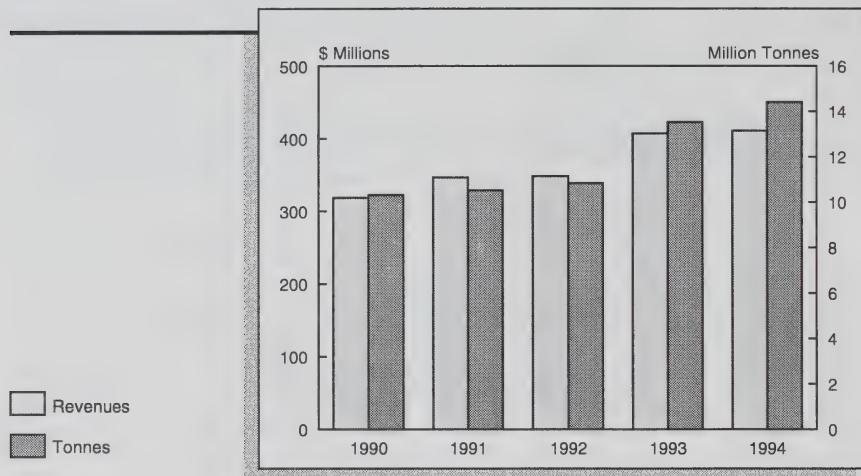


Figure 4.3

### Recettes et tonnage intérieurs, en provenance de la région de l'Atlantique, 1990-1994

amount of tonnage trucked within this region. Nearly 1.6 million tonnes of *crude wood materials* were trucked within the Atlantic region, down from 2.3 million tonnes in 1993. In terms of revenues generated from intra-regional movements, these two commodities represented 14% of the intra-regional revenues, with \$28.7 million for *petroleum and coal products* and \$14.8 million for *crude wood materials*. (See Table 4.10.)

Over 1.4 million tonnes of freight were trucked out of the Atlantic region in 1994, up 7% from 1993. Most of this freight was destined for either Quebec (63%) or Ontario (35%).

As a destination, the Atlantic region received 2.1 million tonnes of freight from other Canadian regions. Quebec (54%) and Ontario (44%) were the primary sources for the inter-regional freight trucked into the Atlantic region.

#### Quebec

Economic growth accelerated in Quebec for the third consecutive year. Production rose 3.6%. Manufacturing of motor vehicles surged 42.6%, continuing to benefit from the re-opening of the Ste-Thérèse assembly plant in 1993. Manufacturers of motor vehicle parts and accessories also shared in the auto boom. Producers of other vehicles (buses, snowmobiles, aircraft) also did well. Sales of fabricated metal products and telecommunications equipment increased. Wholesale merchants and loggers also

tonnes comparativement à 2,3 millions de tonnes en 1993. Sur le plan des recettes tirées des mouvements intrarégionaux, ces deux types de produits ont compté pour une part de 14 %, soit 28,7 millions de dollars pour les *produits du pétrole et de la houille* et 14,8 millions de dollars pour les *matières de bois brutes* (voir le Tableau 4.10).

Plus de 1,4 million de tonnes de marchandises ont été transportées hors de la région de l'Atlantique en 1994, soit une hausse de 7% par rapport à l'année précédente. Le Québec et (63 %) et l'Ontario (35 %) ont été les principales destinations du fret interrégional en provenance de cette région.

La région de l'Atlantique a reçu 2,1 millions de tonnes de marchandises provenant des autres régions du Canada. Le Québec (54 %) et l'Ontario (44 %) ont été les principaux points d'origine du fret interrégional acheminé par camion vers la région de l'Atlantique.

#### Québec

En 1994, la croissance économique du Québec s'est accélérée pour la troisième année consécutive, et la production a augmenté de 3,6 %. La fabrication de véhicules automobiles a bondi de 42,6 %, grâce à la réouverture en 1993 de l'usine de montage de Sainte-Thérèse, qui avait déjà eu des effets bénéfiques cette année-là. Les fabricants de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles ont également profité de l'essor du secteur automobile. Les producteurs d'autres types de véhicules (autobus, motoneiges, avions) ont affiché un bon rendement. Les



prospered. Construction rose 4.3%. Transportation rose 7% as a result of these widespread gains.<sup>6</sup>

One-fifth (29 million tonnes) of the freight moved by truck within Canada originated in Quebec. This was an increase of 12% compared to 1993. Three-quarters of the tonnes of truck freight originating in Quebec remained in the province, the lowest proportion of intra-regional tonnage recorded in the country. Only half of the \$1.1 billion in revenues earned from domestic truck movements originating in Quebec were from intra-regional movements.

Figure 4.4

### Domestic Revenues and Tonnes Originating in Quebec, 1990-1994

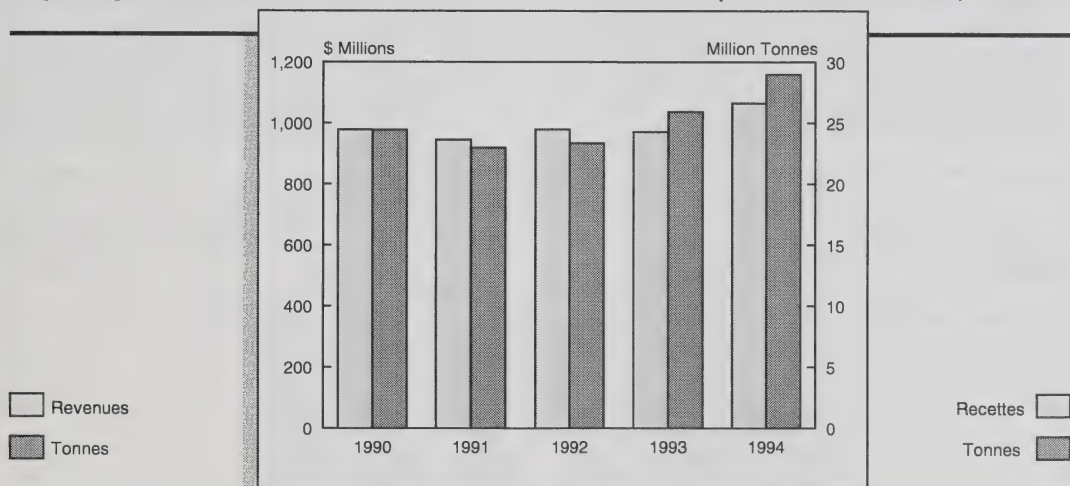


Figure 4.4

### Recettes et tonnage intérieurs, en provenance du Québec, 1990-1994

The **intra-regional** tonnage reached 21.6 million tonnes in 1994, up from 19.1 million tonnes in 1993. *Crude wood materials* continued to be the major commodity trucked within Quebec.

Over 80% of Quebec's **inter-regional** truck freight (or 21% of its total originating tonnage) went to Ontario. Another 16% of the tonnage of freight trucked out of Quebec went to the Atlantic region. *General freight* and *iron, steel and alloys* were the main commodities trucked out of the province in terms of revenue and tonnage.

#### Ontario

In 1994, production leaped 4.5%, more than doubling a 1.9% gain in 1993 and surpassing the national rate for the first time since 1989. The bulk of growth originated in

ventes de produits fabriqués en métal et de matériel de télécommunications se sont accrues. Les grossistes et les exploitants forestiers ont enregistré de très bons résultats. Le bâtiment a affiché une croissance de 4,3 %, et le transport a connu un essor de 7 % en raison de gains généralisés.<sup>6</sup>

Le cinquième (29 millions de tonnes) des marchandises transportées par camion au Canada provenait du Québec. Le volume du fret dans cette province a augmenté de 12 % par rapport à 1993. Les trois quarts du tonnage en provenance du Québec ont été expédiés dans cette province, soit la proportion la plus faible enregistrée au Canada sur le plan du tonnage intrarégional. Les mouvements intrarégionaux ont représenté seulement la moitié des recettes de 1,1 milliard de dollars tirées du trafic intérieur en provenance du Québec.

Le **tonnage intrarégional** a atteint 21,6 millions de tonnes en 1994, comparativement à 19,1 millions de tonnes l'année précédente. Les *matières de bois brutes* sont demeurées la principale marchandise transportée par camion au Québec.

Plus de 80 % des marchandises acheminées par camion à l'échelle **interrégionale** (ou 21 % du tonnage total en provenance du Québec) étaient destinées à l'Ontario. La région de l'Atlantique a reçu presque 16 % du tonnage acheminé hors du Québec. Les *marchandises générales* ainsi que le *fer, l'acier et les alliages* ont été les principales marchandises transportées hors de cette province sur les plans des recettes et du tonnage.

#### Ontario

En 1994, la production a atteint 4,5 %, soit plus du double du gain de 1,9 % enregistré en 1993, et un taux supérieur à la moyenne nationale pour la première fois depuis 1989. L'essor de

<sup>6</sup> Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1994, Statistics Canada Catalogue 15-203, Annual.

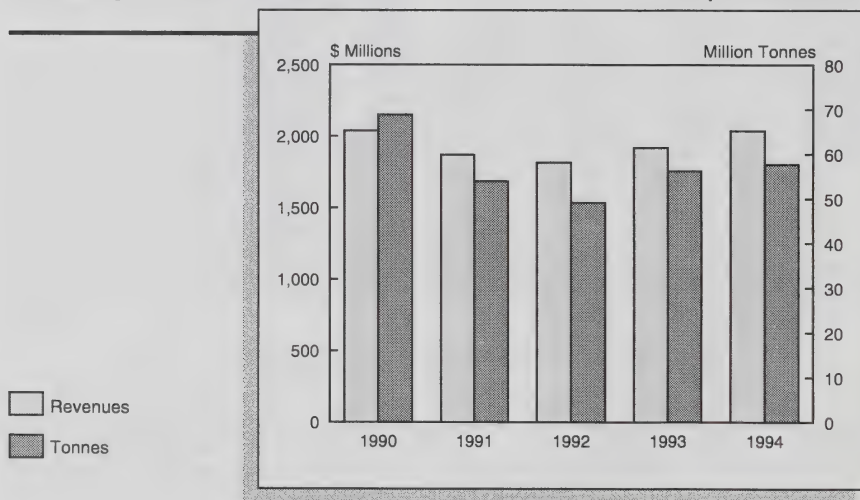
<sup>6</sup> Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1994, n° 15-203 au catalogue de Statistique Canada, publication annuelle.

manufacturing and wholesaling. While the automotive sector has traditionally been the main engine of growth among manufacturers, Ontario's high-tech firms have played an increasingly important role in recent years. Production of computer equipment rocketed nearly 80% in 1994. Computer factories now correspond in size to the motor vehicle assembly industry. Production of fabricated metal products, machinery and railway rolling stock also advanced. Telecommunications, most modes of transportation and business services prospered.<sup>7</sup>

As in 1993, the for-hire trucking industry continued to show modest growth in Ontario in 1994. These companies earned revenues in excess of \$2 billion, reaching the level set in 1990 for the first time. Although 57.7 million tonnes of freight were hauled in Ontario, it was still well below the record 68.8 million tonnes hauled in 1990.

Figure 4.5

#### Domestic Revenues and Tonnes Originating in Ontario, 1990-1994



Freight that was moved between locations in Ontario (**intra-regional**) represented 84% of the truck tonnage and 53% of the revenues generated from shipments originating in Ontario. *Crude non-metallic minerals and iron, steel and alloys* were the major commodities hauled within Ontario.

Ontario's **inter-regional** freight was primarily trucked to Quebec. Seventy-one percent of the inter-regional freight, or 11% of Ontario's total freight, was trucked from

<sup>7</sup> Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1994, Statistics Canada Catalogue 15-203, Annual.

la production de biens a été principalement attribuable aux industries de transformation et au commerce de gros. Bien que le secteur de l'automobile soit traditionnellement le moteur de la croissance dans les industries de transformation, les sociétés de haute technologie de l'Ontario jouent un rôle grandissant depuis quelques années. La production de matériel informatique a monté en flèche (presque 80 %) en 1994. La taille des usines d'ordinateurs est aujourd'hui comparable à celle des usines de montage de véhicules automobiles. La production de la machinerie, du matériel ferroviaire et des produits fabriqués en métal a également progressé. Les télécommunications, la plupart des moyens de transport et les services commerciaux ont connu une année prospère.<sup>7</sup>

Tout comme en 1993, l'industrie ontarienne du camionnage pour compte d'autrui a enregistré une croissance modérée en 1994. Les entreprises de camionnage ont touché des recettes supérieures à 2 milliards de dollars, celles-ci ayant atteint pour la première fois le sommet enregistré en 1990. Quoique 57,7 millions de tonnes de marchandises aient été transportées en Ontario, ce volume demeure nettement inférieur au niveau inégalé de 68,8 millions de tonnes acheminées par camion en 1990.

Figure 4.5

#### Recettes et tonnage intérieurs, en provenance de l'Ontario, 1990-1994

Les marchandises transportées en Ontario (**fret intrarégional**) ont représenté 84 % du tonnage et 53 % des recettes au titre des expéditions provenant de cette province. Les *minéraux bruts non métalliques* ainsi que le *fer, l'acier et les alliages* ont été les principales marchandises transportées en Ontario.

Le **fret interrégional** de l'Ontario était surtout destiné à Québec. Soixante et onze pour cent du fret interrégional (soit 11 % du fret total de l'Ontario) ont été transportés entre cette

<sup>7</sup> Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1994, n° 15-203 au catalogue, publication annuelle

Ontario to Quebec. *General freight* was the main commodity trucked out of Ontario.

## Prairies

Growth remained vigorous in 1994. A record canola crop and a good wheat harvest helped boost production 2.6% in Manitoba. Rail and trucking companies and grain wholesalers increased operations in Manitoba to get agricultural products to market and manufacturers of agricultural machinery thrived as domestic and export demand rose. For the second consecutive year, Alberta recorded the best growth of all Canadian provinces. The oilpatch fuelled a 5.7% advance in production in Alberta and 4.5% in Saskatchewan. Increased demand from the United States for natural gas and crude petroleum continued to spur production in these two provinces.<sup>8</sup>

In 1994, the Prairie region continued to show healthy increases in the volume of originating freight and also in the revenues earned for its transportation. The tonnage originating in the Prairies grew to 33.8 million tonnes, an increase of 12% from the previous year. Transportation freight revenues increased by 18% to \$1.3 billion.

province et le Québec. Le *fret ordinaire* a été le principal type de marchandise acheminé par camion hors de l'Ontario.

## Prairies

La croissance économique des Prairies est demeurée vigoureuse en 1994. Des récoltes de canola sans précédent et de bonnes récoltes de blé ont contribué à stimuler la production de 2,6 % au Manitoba. Les sociétés de chemin de fer et de camionnage de même que les grossistes du secteur céréalier ont intensifié leur activité au Manitoba pour approvisionner les marchés en produits agricoles, et les fabricants de machinerie agricole ont profité de la hausse de la demande intérieure et à l'exportation. Pour la deuxième année consécutive, l'Alberta a enregistré la croissance la plus forte de toutes les provinces canadiennes. L'exploitation pétrolière a contribué à la croissance économique de l'Alberta (5,7 %) et de la Saskatchewan (4,5 %). La hausse de la demande de gaz naturel et de pétrole brut en provenance des États-Unis a continué d'aiguillonner la production dans ces deux provinces.<sup>8</sup>

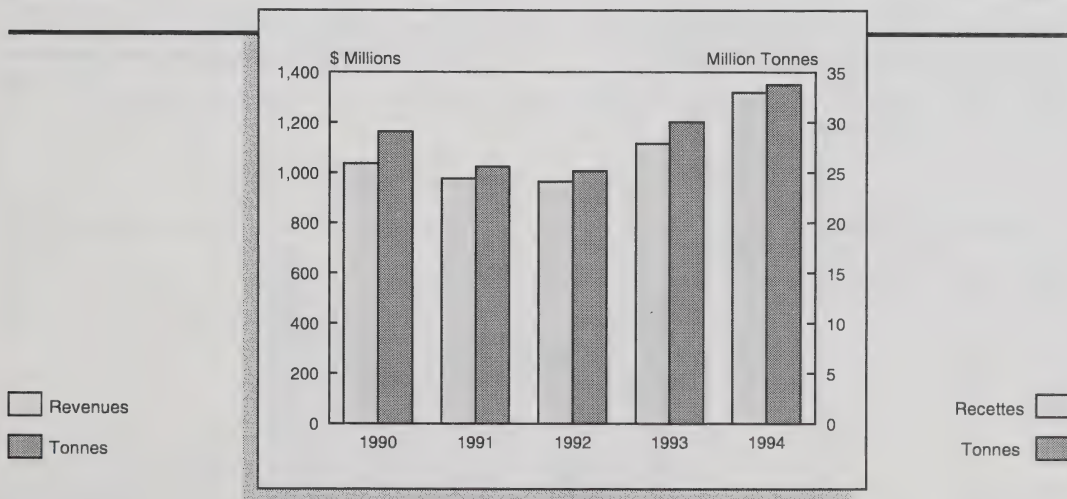
En 1994, le volume des marchandises en provenance des Prairies et les recettes à ce titre ont marqué des augmentations soutenues. Le fret provenant de cette région est passé à 33,8 millions de tonnes, soit une augmentation de 12 % par rapport à l'année précédente. Les recettes au titre du transport du fret ont crû de 18 % pour atteindre 1,3 milliard de dollars.

Figure 4.6

### Domestic Revenues and Tonnes Originating in the Prairie Region, 1990-1994

Figure 4.6

### Recettes et tonnage intérieurs, en provenance de la région des Prairies, 1990-1994



**Intra-regional** traffic was substantial in the Prairie region; 84% of the tonnage of truck freight originating from the Prairie provinces remained in the region. In terms of tonnage, *petroleum and coal products* were the main

Le trafic **intra-régional** a été important dans la région des Prairies. Quatre-vingt-quatre pour cent des tonnes de marchandises transportées par camion en provenance des Prairies ont été expédiées dans cette région. Sur le plan du tonnage, les

<sup>8</sup> Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1994, Statistics Canada Catalogue 15-203, Annual.

<sup>8</sup> Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1994, n° 15-203 au catalogue de Statistique Canada, publication annuelle.



commodities trucked within the region, generating almost a third of the tonnage trucked intra-regionally.

The tonnage of *petroleum and coal products* was also notable in **inter-regional** traffic originating from the Prairies. The tonnage of the *petroleum and coal products* (1 069 thousand tonnes) was more than double *other food, food materials and food preparations* (480 thousand tonnes) which placed second.

#### British Columbia and the Territories

Broadly based gains, including those in the energy sector, spurred a 4.6% advance in British Columbia. Motor vehicle dealers and food stores led growth in retail outlets, while wholesalers specializing in machinery and miscellaneous products outpaced other wholesale merchants. Transportation firms, telecommunications companies, banks and management consultants all profited from the vigorous economy. On the other hand, in the Yukon, the shutdown of the Faro lead-zinc mining operations continued to effect the economy in 1994 which fell a further 2.6%, after dropping 18.7% in 1993. After slumping for a number of years, the NWT economy improved in 1994, led by higher production of metal ores and petroleum products and by better retail sales.<sup>9</sup>

In 1994, the volume of truck freight originating from British Columbia, Yukon Territory and Northwest Territories

*produits du pétrole et de la houille* ont été les principales marchandises transportées par camion. Ces marchandises ont représenté presque le tiers du tonnage acheminé par camion à l'échelle intrarégionale.

Le tonnage des *produits du pétrole et de la houille* a également été élevé à l'échelle **interrégionale**, soit 1 069 mille tonnes, ce qui est plus de deux fois supérieur au tonnage des *autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires* (480 mille tonnes), qui se sont classés au deuxième rang.

#### Colombie-Britannique et Territoires

Des gains généralisés, notamment dans le secteur énergétique, ont stimulé la croissance économique de la Colombie-Britannique (4,6 %). Les concessionnaires de voitures et les magasins d'alimentation ont été les chefs de file des commerces de détail sur le plan de la croissance, alors que les grossistes spécialisés dans la machinerie et les produits divers ont supplanté les autres commerces de gros. Les transporteurs, les sociétés de télécommunications, les banques et les cabinets de consultants en gestion ont profité de la vigueur de l'économie. Au Yukon, la fermeture des mines de plomb-zinc de Faro a continué d'affecter l'activité économique en 1994, celle-ci ayant accusé un recul de 2,6 % après un fléchissement de 18,7 % en 1993. Après la morosité des années précédentes, l'économie des T.-N.-O. s'est redressée en 1994 grâce à la hausse de la production de minerai et de produits pétroliers et à l'augmentation des ventes de détail.<sup>9</sup>

En 1994, le volume du fret transporté par camion dans la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon et Territoires

Figure 4.7

**Domestic Revenues and Tonnes Originating in British Columbia and the Territories, 1990-1994**

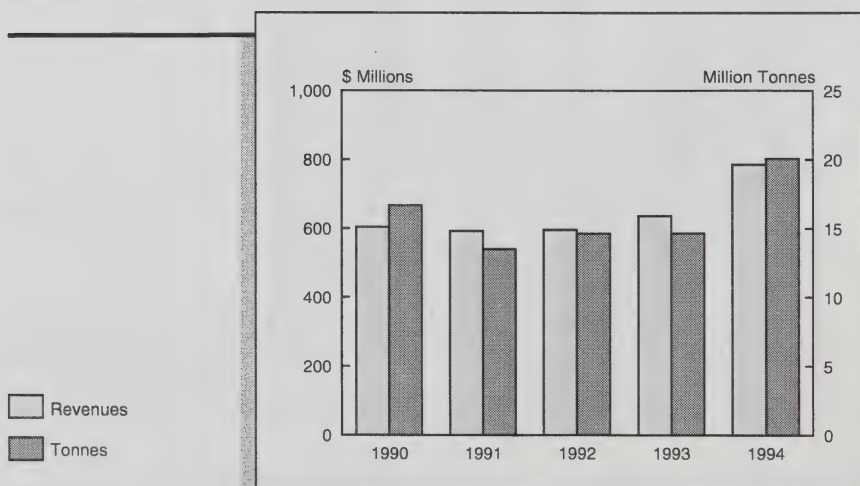


Figure 4.7

**Recettes et tonnage intérieurs, en provenance de la Colombie-Britannique et les Territoires, 1990-1994**

<sup>9</sup> Provincial Gross Domestic Product by Industry, 1984-1994, Statistics Canada Catalogue 15-203, Annual.

<sup>9</sup> Produit intérieur brut provincial par industrie, 1984-1994, n° 15-203 au catalogue de Statistique Canada, publication annuelle.

increased by 37% to over 20 million tonnes and revenues increased by 23% to \$784.8 million.

Like Ontario and the Prairies, 84% of the total tonnage remained within the region. The **intra-regional** freight tonnage in this region showed the largest increase in any region, growing by 41% from 1993. *Crude wood materials* accounted for one-third of the intra-regional tonnage. *Wood fabricated materials* ranked second highest in tonnage for intra-regional traffic. Together, over one-quarter of the revenues generated from intra-regional freight trucking were earned from trucking these two commodities.

**Inter-regional** freight increased by 18%, reaching 3.2 million tonnes up from 2.7 million tonnes in 1993. *Wood fabricated materials* ranked as highest of commodities in terms of tonnage trucked out of the Pacific region.

du Nord-Ouest) a enregistré une hausse de 37 %, passant à plus de 20 millions de tonnes; les recettes à ce titre se sont accrues de 23 % pour atteindre 784,8 millions de dollars.

Tout comme en Ontario et dans les Prairies, le tonnage **intrarégional** a représenté 84 % du tonnage total provenant de la région. Celui-ci a enregistré la croissance la plus forte de toutes les régions, soit 41 % par rapport à 1993. Les *matières de bois brutes* ont représenté le tiers du tonnage intrarégional. Les *demi-produits en bois* se sont classés au deuxième rang pour le trafic intrarégional. Globalement, plus du quart des recettes au titre du transport routier intrarégional a été tiré de ces deux types de marchandises.

À l'échelle **interrégionale**, le fret a augmenté de 18 % pour atteindre 3,2 millions de tonnes, contre 2,7 millions de tonnes un an plus tôt. Les *demi-produits en bois* se sont classés au premier rang pour le tonnage acheminé hors de la région du Pacifique.

Table 4.5

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Intra-regional Traffic**

|   | Revenues     | Share of Total | Tonnes       | Share of Total | Tonne-kilometres  | Share of Total | Shipments   | Share of Total |
|---|--------------|----------------|--------------|----------------|-------------------|----------------|-------------|----------------|
|   | Recettes     | Part du total  |              | Part du total  | Tonnes-kilomètres | Part du total  | Expéditions | Part du total  |
|   | \$'000,000   | %              | '000 000     | %              | '000 000          | %              | '000,000    | %              |
| Ontario – Ontario   | 1,074        | 33             | 48.5         | 38             | 9 040             | 30             | 8.0         | 42             |
| Man., Sask, Alta. – Man., Sask. et Alb.                                 | 821          | 25             | 28.3         | 22             | 9 415             | 31             | 3.8         | 20             |
| Quebec – Québec   | 537          | 16             | 21.6         | 17             | 4 878             | 16             | 2.9         | 15             |
| British Columbia, Territories – Colombie-Britannique et les territoires | 516          | 16             | 16.8         | 13             | 4 279             | 14             | 2.7         | 14             |
| Atlantic provinces – Provinces de l'Atlantique                          | 307          | 9              | 12.9         | 10             | 2 884             | 9              | 1.6         | 9              |
| <b>Total, Intra-regional – Intra-régional</b>                           | <b>3,254</b> | <b>100</b>     | <b>128.1</b> | <b>100</b>     | <b>30 496</b>     | <b>100</b>     | <b>19.0</b> | <b>100</b>     |

Tableau 4.5

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Volume de transport intra-régional**

Table 4.6

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Inter-regional Traffic**

|   | Revenues     | Share of Total | Tonnes      | Share of Total | Tonne-kilometres  | Share of Total | Shipments   | Share of Total |
|---|--------------|----------------|-------------|----------------|-------------------|----------------|-------------|----------------|
|   | Recettes     | Part du total  |             | Part du total  | Tonnes-kilomètres | Part du total  | Expéditions | Part du total  |
|   | \$'000,000   | %              | '000 000    | %              | '000 000          | %              | '000,000    | %              |
| Ontario to Quebec – de l'Ontario au Québec  | 365          | 15             | 6.6         | 25             | 4 102             | 14             | 1.8         | 25             |
| Man., Sask., Alta. to B.C. and the Territories – des Man., Sask., Alb. aux C.-B. et Territoires | 328          | 14             | 4.1         | 15             | 3 889             | 13             | 0.8         | 12             |
| Quebec to Ontario – du Québec à l'Ontario   | 297          | 13             | 6.0         | 22             | 3 667             | 12             | 1.5         | 22             |
| Ontario to Man., Sask., Alta. – de l'Ontario aux Man., Sask., Alb.                              | 278          | 12             | 1.3         | 5              | 3 532             | 12             | 0.5         | 7              |
| B.C. and the Territories to Man., Sask., Alta. – des C.-B. et Territoires aux Man., Sask., Alb. | 194          | 8              | 3.0         | 11             | 2 869             | 10             | 0.5         | 7              |
| Other Inter-regional Movements – Autres mouvements inter-régionaux                              | 902          | 38             | 5.9         | 22             | 11 549            | 39             | 1.9         | 27             |
| <b>Total, Inter-regional – Inter-régional</b>   | <b>2,364</b> | <b>100</b>     | <b>26.8</b> | <b>100</b>     | <b>29 607</b>     | <b>100</b>     | <b>7.0</b>  | <b>100</b>     |

Tableau 4.6

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Volume de transport inter-régional**

Table 4.7

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination**

| Destination                               |        | Atlantic provinces<br>Provinces de l'Atlantique | Quebec<br>Québec | Ontario   |
|---|--------|---|------------------|-----------|
| Origin                                    |        |   |                  |           |
| <b>Atlantic provinces</b>                 |        |   |                  |           |
| Revenues                                  | \$'000 | 306,720   | 45,703           | 47,748    |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | a   | b                | b         |
| Tonnes                                    | '000   | 12 928  | 935              | 525       |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | b   | b                | b         |
| Tonne-kilometres                          | '000   | 2 883 640                                       | 783 305          | 858 140   |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | b   | b                | b         |
| Number of shipments                       | '000   | 1,649.9   | 116.4            | 87.7      |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>           | \$     | 613.42  | 963.21           | 1,110.69  |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup>        | \$     | 2.39  | 3.42             | 0.66      |
| Revenues per shipment <sup>2</sup>        | \$     | 185.90  | 392.68           | 544.57    |
| Weight per shipment <sup>2</sup>          | kg     | 7 836   | 8 037            | 5 983     |
| Distance per shipment <sup>2</sup>        | km     | 318   | 921              | 1 735     |
| <b>Quebec</b>                             |        |   |                  |           |
| Revenues                                  | \$'000 | 127,354   | 536,844          | 296,687   |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | b   | a                | a         |
| Tonnes                                    | '000   | 1 151   | 21 591           | 5 970     |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | b   | b                | a         |
| Tonne-kilometres                          | '000   | 1 182 983                                       | 4 877 875        | 3 666 515 |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | b   | b                | b         |
| Number of shipments                       | '000   | 346.7   | 2,870.1          | 1,506.7   |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>           | \$     | 1,186.95  | 536.62           | 926.94    |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup>        | \$     | 1.82  | 3.61             | 1.92      |
| Revenues per shipment <sup>2</sup>        | \$     | 367.30  | 187.04           | 196.91    |
| Weight per shipment <sup>2</sup>          | kg     | 3 318   | 7 523            | 3 962     |
| Distance per shipment <sup>2</sup>        | km     | 1 167   | 268              | 573       |
| <b>Ontario</b>                            |        |   |                  |           |
| Revenues                                  | \$'000 | 175,880   | 365,193          | 1,073,671 |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | a   | a                | a         |
| Tonnes                                    | '000   | 933   | 6 564            | 48 500    |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | b   | a                | b         |
| Tonne-kilometres                          | '000   | 1 752 129                                       | 4 101 666        | 9 039 973 |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | b   | a                | a         |
| Number of shipments                       | '000   | 473.4   | 1,780.6          | 7,971.5   |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>           | \$     | 1,302.00  | 781.08           | 646.38    |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup>        | \$     | 0.70  | 1.30             | 6.95      |
| Revenues per shipment <sup>2</sup>        | \$     | 371.53  | 205.09           | 134.69    |
| Weight per shipment <sup>2</sup>          | kg     | 1 970   | 3 687            | 6 084     |
| Distance per shipment <sup>2</sup>        | km     | 1 877   | 645              | 231       |
| <b>Manitoba, Saskatchewan and Alberta</b> |        |   |                  |           |
| Revenues                                  | \$'000 | 10,818  | 31,447           | 128,266   |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | c   | b                | a         |
| Tonnes                                    | '000   | 34  | 187              | 1 120     |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | d   | c                | a         |
| Tonne-kilometres                          | '000   | 150 638   | 570 617          | 2 188 864 |
| C.V. <sup>1</sup>                         |        | d   | c                | b         |
| Number of shipments                       | '000   | 12.1  | 47.3             | 296.1     |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>           | \$     | 1,669.63  | 1,435.85         | 1,127.27  |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup>        | \$     | 0.42  | 0.48             | 0.85      |
| Revenues per shipment <sup>2</sup>        | \$     | 890.76  | 664.73           | 433.16    |
| Weight per shipment <sup>2</sup>          | kg     | 2 836   | 3 946            | 3 782     |
| Distance per shipment <sup>2</sup>        | km     | 4 054   | 2 968            | 1 665     |



Tableau 4.7

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination**

| Man., Sask., Alta.                       | B.C. and Territories | Total      |        | Destination                          |
|--|----------------------|------------|--------|--------------------------------------|
| Man., Sask. et Alb.                      | C.B. et Territoires  |            |        | Origine                              |
| <b>Provinces de l'Atlantique</b>         |                      |            |        |                                      |
| 6,537                                    | 4,101                | 410,809    | \$'000 | Recettes                             |
| c  | c                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 16                                       | 4                    | 14 408     | '000   | Tonnes                               |
| d  | d                    | b          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 63 862                                   | 23 682               | 4 612 632  | '000   | Tonnes-kilomètres                    |
| d  | d                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 4.8                                      | 2.9                  | 1,861.7    | '000   | Nombre d'expéditions                 |
| 1,840.69                                 | 2,393.90             | 664.65     | \$     | Recettes par tonne <sup>2</sup>      |
| 0.45                                     | 0.41                 | 2.36       | \$     | Recettes par tonne-km <sup>2</sup>   |
| 1,367.61                                 | 1,404.16             | 220.66     | \$     | Recettes par expédition <sup>2</sup> |
| 3 315                                    | 1 399                | 7 739      | kg     | Poids par expédition <sup>2</sup>    |
| 4 207                                    | 5 924                | 441        | km     | Distance par expédition <sup>2</sup> |
| <b>Québec</b>                            |                      |            |        |                                      |
| 63,481                                   | 40,659               | 1,065,025  | \$'000 | Recettes                             |
| b  | c                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 197                                      | 84                   | 28 993     | '000   | Tonnes                               |
| b  | c                    | b          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 608 710                                  | 390 125              | 10 726 206 | '000   | Tonnes-kilomètres                    |
| b  | c                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 129.0                                    | 59.3                 | 4,911.8    | '000   | Nombre d'expéditions                 |
| 1,699.02                                 | 2,095.74             | 751.60     | \$     | Recettes par tonne <sup>2</sup>      |
| 0.56                                     | 0.46                 | 2.84       | \$     | Recettes par tonne-km <sup>2</sup>   |
| 492.10                                   | 686.05               | 216.83     | \$     | Recettes par expédition <sup>2</sup> |
| 1 530                                    | 1 415                | 5 902      | kg     | Poids par expédition <sup>2</sup>    |
| 3 182                                    | 4 625                | 554        | km     | Distance par expédition <sup>2</sup> |
| <b>Ontario</b>                           |                      |            |        |                                      |
| 278,199                                  | 145,480              | 2,038,424  | \$'000 | Recettes                             |
| a  | a                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 1 271                                    | 420                  | 57 687     | '000   | Tonnes                               |
| a  | b                    | b          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 3 532 196                                | 1 807 547            | 20 233 535 | '000   | Tonnes-kilomètres                    |
| a  | b                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 467.2                                    | 224.6                | 10,917.3   | '000   | Nombre d'expéditions                 |
| 1,171.16                                 | 1,468.12             | 736.14     | \$     | Recettes par tonne <sup>2</sup>      |
| 0.43                                     | 0.34                 | 5.34       | \$     | Recettes par tonne-km <sup>2</sup>   |
| 595.51                                   | 647.60               | 186.71     | \$     | Recettes par expédition <sup>2</sup> |
| 2 720                                    | 1 868                | 5 284      | kg     | Poids par expédition <sup>2</sup>    |
| 2 851                                    | 4 415                | 568        | km     | Distance par expédition <sup>2</sup> |
| <b>Manitoba, Saskatchewan et Alberta</b> |                      |            |        |                                      |
| 820,533                                  | 327,670              | 1,318,734  | \$'000 | Recettes                             |
| a  | a                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 28 299                                   | 4 120                | 33 760     | '000   | Tonnes                               |
| a  | b                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 9 415 194                                | 3 888 592            | 16 213 830 | '000   | Tonnes-kilomètres                    |
| a  | a                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                    |
| 3,837.9                                  | 849.8                | 5,043.2    | '000   | Nombre d'expéditions                 |
| 475.84                                   | 712.49               | 565.84     | \$     | Recettes par tonne <sup>2</sup>      |
| 1.82                                     | 0.86                 | 1.59       | \$     | Recettes par tonne-km <sup>2</sup>   |
| 213.80                                   | 385.60               | 261.49     | \$     | Recettes par expédition <sup>2</sup> |
| 7 374                                    | 4 848                | 6 694      | kg     | Poids par expédition <sup>2</sup>    |
| 404                                      | 1 075                | 624        | km     | Distance par expédition <sup>2</sup> |

Table 4.7

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination – concluded**

| Destination                             |        | Atlantic provinces        | Quebec     | Ontario    |
|---|--------|---------------------------|------------|------------|
|   |        | Provinces de l'Atlantique | Québec     |            |
| Origin                                  |        |                           |            |            |
| <b>British Columbia and Territories</b> |        |                           |            |            |
| Revenues                                | \$'000 | 6,043                     | 13,613     | 54,842     |
| C.V. <sup>1</sup>                       |        | c                         | c          | b          |
| Tonnes                                  | '000   | ...                       | 59         | 196        |
| C.V. <sup>1</sup>                       |        | e                         | c          | b          |
| Tonne-kilometres                        | '000   | ...                       | 270 452    | 840 243    |
| C.V. <sup>1</sup>                       |        | e                         | c          | b          |
| Number of shipments                     | '000   | 5.2                       | 20.8       | 72.3       |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>         | \$     | ...                       | 1,115.02   | 1,688.43   |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup>      | \$     | ...                       | 0.24       | 0.40       |
| Revenues per shipment <sup>2</sup>      | \$     | 1,154.25                  | 653.20     | 758.66     |
| Weight per shipment <sup>2</sup>        | kg     | ...                       | 2 828      | 2 707      |
| Distance per shipment <sup>2</sup>      | km     | 5 840                     | 4 625      | 4 284      |
| <b>Canada</b>                           |        |                           |            |            |
| Revenues                                | \$'000 | 626,816                   | 992,800    | 1,601,214  |
| C.V. <sup>1</sup>                       |        | a                         | a          | a          |
| Tonnes                                  | '000   | 15 056                    | 29 336     | 56 310     |
| C.V. <sup>1</sup>                       |        | b                         | b          | b          |
| Tonne-kilometres                        | '000   | 6 027 058                 | 10 603 914 | 16 593 852 |
| C.V. <sup>1</sup>                       |        | a                         | a          | a          |
| Number of shipments                     | '000   | 2,487.4                   | 4,835.3    | 9,934.3    |
| Revenues per tonne <sup>2</sup>         | \$     | 831.75                    | 648.20     | 714.95     |
| Revenues per tonne-km <sup>2</sup>      | \$     | 1.97                      | 2.71       | 5.90       |
| Revenues per shipment <sup>2</sup>      | \$     | 251.99                    | 205.32     | 161.18     |
| Weight per shipment <sup>2</sup>        | kg     | 6 053                     | 6 067      | 5 668      |
| Distance per shipment <sup>2</sup>      | km     | 763                       | 468        | 368        |

<sup>1</sup> Coefficient of variation, see Chapter 7.

a: C.V. range 0% - 5%

b: 6% - 10%

c: 11% - 20%

d: 21% - 30%

e: over 30%

An estimate whose C.V. is greater than 30% is considered unreliable and therefore the value has been suppressed.

<sup>2</sup> The estimated ratios published in this table (e.g. revenues per tonne) are shipment level averages. That is, each represents, for the domain of interest, an estimate of the average of the individual shipment ratios. These estimates may differ considerably from an industry level ratio, calculated by dividing an estimate for one total (e.g. total revenues for the domain of interest) by an estimate for another total (e.g. total tonnes for the domain of interest).

Tableau 4.7

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination – fin**

| Man., Sask., Alta.  | B.C. and Territories | Total      |        | Destination                                    |
|---------------------|----------------------|------------|--------|--|
| Man., Sask. et Alb. | C.B. et Territoires  |            |        | Origine  |
|                     |                      |            |        | <b>Colombie-Britannique et les territoires</b> |
| 193,847             | 516,436              | 784,781    | \$'000 | Recettes                                       |
| a                   | a                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 2 959               | 16 819               | 20 042     | '000   | Tonnes   |
| b                   | b                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 2 869 478           | 4 279 320            | 8 317 145  | '000   | Tonnes-kilomètres                              |
| a                   | a                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 492.9               | 2,702.6              | 3,293.8    | '000   | Nombre d'expéditions                           |
| 536.81              | 789.81               | 775.10     | \$     | Recettes par tonne <sup>2</sup>                |
| 0.48                | 8.22                 | 6.83       | \$     | Recettes par tonne-km <sup>2</sup>             |
| 393.29              | 191.09               | 238.26     | \$     | Recettes par expédition <sup>2</sup>           |
| 6 003               | 6 223                | 6 084      | kg     | Poids par expédition <sup>2</sup>              |
| 1 241               | 330                  | 589        | km     | Distance par expédition <sup>2</sup>           |
|                     |                      |            |        | <b>Canada</b>                                  |
| 1,362,596           | 1,034,346            | 5,617,772  | \$'000 | Recettes                                       |
| a                   | a                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 32 742              | 21 446               | 154 890    | '000   | Tonnes   |
| a                   | a                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 16 489 683          | 10 389 329           | 60 103 512 | '000   | Tonnes-kilomètres                              |
| a                   | a                    | a          |        | C.V. <sup>1</sup>                              |
| 4,931.7             | 3,839.2              | 26,028.0   | '000   | Nombre d'expéditions                           |
| 581.11              | 833.77               | 705.88     | \$     | Recettes par tonne <sup>2</sup>                |
| 1.52                | 6.00                 | 4.12       | \$     | Recettes par tonne-km <sup>2</sup>             |
| 276.29              | 269.42               | 215.84     | \$     | Recettes par expédition <sup>2</sup>           |
| 6 639               | 5 586                | 5 951      | kg     | Poids par expédition <sup>2</sup>              |
| 795                 | 805                  | 569        | km     | Distance par expédition <sup>2</sup>           |

<sup>1</sup> Coefficient de variation, voir chapitre 7.

a: C.V. rang 0% - 5%

b: 6% - 10%

c: 11% - 20%

d: 21% - 30%

e: plus de 30%

Une estimation dont le C.V. est supérieur à 30 % est jugée non fiable, donc la valeur n'est pas publiée.

<sup>2</sup> Les ratios estimés et publiés dans ce tableau (p. ex. recettes par tonne) sont des moyennes au niveau d'expédition. C'est-à-dire que chacun représente, pour le domaine d'intérêt, une estimation de la moyenne des ratios des expéditions individuelles. Ces estimations peuvent différer de façon significative des estimations au niveau de l'industrie, calculées en divisant une estimation pour un total (p.ex. les recettes totales d'un domaine d'intérêt) par une estimation pour un autre total (p.ex. tonnes totales d'un domaine d'intérêt).



Table 4.8

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues**

| Origin – Origine                   | Revenues         | Rank       | Tonnes         | Rank       | Tonne-kilometres  | Rank       | Shipments     | Rank       |
|------------------------------------|------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|---------------|------------|
|                                    | Recettes         | Classement |                | Classement | Tonne-kilomètres  | Classement | Expéditions   | Classement |
|                                    | \$'000           |            | '000           |            | '000              |            | '000          |            |
| Toronto                            | 924,965          | 1          | 21 024         | 1          | 8 313 202         | 1          | 6,406         | 1          |
| Montreal                           | 498,861          | 2          | 9 809          | 2          | 4 289 668         | 2          | 3,091         | 2          |
| Vancouver                          | 403,533          | 3          | 6 166          | 4          | 3 462 656         | 4          | 2,255         | 3          |
| Edmonton                           | 352,853          | 4          | 6 934          | 3          | 3 940 175         | 3          | 1,518         | 4          |
| Calgary                            | 218,588          | 5          | 4 338          | 6          | 2 518 673         | 5          | 1,029         | 5          |
| Winnipeg                           | 182,667          | 6          | 2 448          | 7          | 1 809 369         | 6          | 908           | 6          |
| Hamilton                           | 126,992          | 7          | 6 132          | 5          | 1 584 047         | 7          | 507           | 7          |
| Quebec                             | 72,001           | 8          | 2 127          | 8          | 714 520           | 8          | 349           | 10         |
| Kitchener                          | 71,763           | 9          | 1 164          | 14         | 508 177           | 13         | 425           | 8          |
| Halifax                            | 68,361           | 10         | 2 041          | 9          | 624 049           | 9          | 399           | 9          |
| Windsor                            | 68,304           | 11         | 1 367          | 10         | 617 415           | 10         | 348           | 11         |
| Saskatoon                          | 54,091           | 12         | 1 108          | 15         | 562 493           | 11         | 289           | 13         |
| London                             | 46,946           | 13         | 1 060          | 16         | 351 459           | 17         | 295           | 12         |
| Ottawa-Hull                        | 42,454           | 14         | 916            | 17         | 296 796           | 19         | 184           | 16         |
| St.Catharines-Niagara              | 40,523           | 15         | 1 323          | 12         | 453 928           | 14         | 107           | 19         |
| Regina                             | 38,774           | 16         | 1 250          | 13         | 550 734           | 12         | 198           | 15         |
| Saint John                         | 37,134           | 17         | 1 336          | 11         | 354 643           | 16         | 136           | 17         |
| Oshawa                             | 33,367           | 18         | 553            | 20         | 245 947           | 20         | 202           | 14         |
| Sudbury                            | 29,159           | 19         | 659            | 19         | 306 626           | 18         | 83            | 20         |
| Thunder Bay                        | 24,086           | 20         | 734            | 18         | 424 795           | 15         | 70            | 21         |
| St.John's                          | 16,683           | 21         | 216            | 23         | 124 305           | 23         | 122           | 18         |
| Chicoutimi-Jonquière               | 14,444           | 22         | 308            | 22         | 213 346           | 21         | 26            | 24         |
| Trois-Rivières                     | 14,125           | 23         | 360            | 21         | 131 507           | 22         | 40            | 22         |
| Victoria                           | 12,171           | 24         | 136            | 24         | ...               | 24         | 36            | 23         |
| <b>Total</b>                       | <b>3,392,845</b> |            | <b>73 511</b>  |            | <b>32 456 794</b> |            | <b>19,024</b> |            |
| <b>Grand total – Total général</b> | <b>5,617,772</b> |            | <b>154 890</b> |            | <b>60 103 512</b> |            | <b>26,028</b> |            |

Tableau 4.8

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes**

Table 4.9

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues**

Tableau 4.9

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises à destination de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes**

| Destination                            | Revenues         | Rank       |                | Rank       | Tonne-kilomètres  | Rank       | Shipments     | Rank       |
|--|------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|---------------|------------|
|  | Recettes         | Classement | Tonnes         | Classement | Tonne-kilomètres  | Classement | Expéditions   | Classement |
|  | \$'000           |            | '000           |            | '000              |            | '000          |            |
| Toronto                                | 496,574          | 1          | 17 271         | 1          | 5 591 232         | 1          | 2,982         | 1          |
| Montreal                               | 391,134          | 2          | 10 437         | 2          | 4 594 608         | 2          | 1,879         | 2          |
| Vancouver                              | 350,790          | 3          | 6 218          | 4          | 4 418 797         | 3          | 1,179         | 3          |
| Edmonton                               | 224,248          | 4          | 3 914          | 5          | 3 147 994         | 4          | 658           | 5          |
| Calgary                                | 192,660          | 5          | 2 574          | 7          | 2 335 139         | 5          | 559           | 7          |
| Winnipeg                               | 155,939          | 6          | 1 716          | 13         | 2 217 080         | 6          | 409           | 11         |
| Ottawa-Hull                            | 115,125          | 7          | 2 103          | 9          | 807 284           | 10         | 796           | 4          |
| Halifax                                | 107,594          | 8          | 1 687          | 14         | 1 095 698         | 8          | 358           | 12         |
| Hamilton                               | 91,029           | 9          | 6 840          | 3          | 1 322 239         | 7          | 640           | 6          |
| Quebec                                 | 85,941           | 10         | 2 060          | 10         | 827 003           | 9          | 514           | 8          |
| Saskatoon                              | 64,560           | 11         | 958            | 19         | 704 620           | 11         | 230           | 17         |
| Kitchener                              | 58,264           | 12         | 1 860          | 11         | 441 309           | 20         | 489           | 9          |
| St. John's                             | 56,845           | 13         | 324            | 24         | 525 991           | 15         | 109           | 24         |
| Regina                                 | 55,154           | 14         | 753            | 20         | 697 033           | 12         | 200           | 19         |
| Victoria                               | 52,729           | 15         | 677            | 21         | 223 216           | 24         | 229           | 18         |
| London                                 | 48,508           | 16         | 1 349          | 17         | 381 388           | 21         | 410           | 10         |
| Windsor                                | 48,019           | 17         | 1 497          | 16         | 508 862           | 17         | 283           | 15         |
| St. Catharines-Niagara                 | 46,822           | 18         | 1 776          | 12         | 533 048           | 14         | 316           | 14         |
| Thunder Bay                            | 46,469           | 19         | 512            | 23         | 469 765           | 18         | 148           | 22         |
| Sudbury                                | 44,543           | 20         | 1 525          | 15         | 468 543           | 19         | 243           | 16         |
| Saint John                             | 44,326           | 21         | 2 430          | 8          | 518 059           | 16         | 199           | 20         |
| Oshawa                                 | 30,197           | 22         | ...            | 6          | ...               | 13         | 319           | 13         |
| Chicoutimi-Jonquière                   | 24,847           | 23         | 580            | 22         | 233 041           | 23         | 150           | 21         |
| Trois-Rivières                         | 22,639           | 24         | ...            | 18         | 270 433           | 22         | 126           | 23         |
| <b>Total</b>                           | <b>2,854,955</b> |            | <b>73 838</b>  |            | <b>32 900 634</b> |            | <b>13,424</b> |            |
| <b>Grand total –<br/>Total général</b> | <b>5,617,772</b> |            | <b>154 890</b> |            | <b>60 103 512</b> |            | <b>26,028</b> |            |

Table 4.10

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Major Commodity Movements by Region Based on Tonnage**

Tableau 4.10

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées**

| Origin                                    | Destination                        | Commodity   | Revenues  | Tonnage   |
|---|------------------------------------|---|-----------|-----------|
| Origine                                   |                                    | Produit   | Recettes  | Tonnes    |
|   |                                    |   | \$'000    | '000      |
| Atlantic Prov. –<br>Prov. de l'Atlantique | Intra-regional –<br>Intra-régional | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille   | 28,721    | 2 328     |
|   |                                    | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes   | 14,843    | 1 594     |
|   |                                    | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | ...       | ...       |
|   |                                    | 06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)   | ...       | ...       |
|   |                                    | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.       | 30,149    | 802       |
|   |                                    | Total   | 306,720   | 12 928    |
|   |                                    |   |           |           |
| Atlantic Prov. –<br>Prov. de l'Atlantique | Inter-regional –<br>Inter-régional | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois  | 8,021     | 232       |
|   |                                    | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.       | 10,420    | 148       |
|   |                                    | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé   | 12,967    | 119       |
|   |                                    | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton  | 6,997     | 108       |
|   |                                    | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes                                  | 4,502     | 94        |
|   |                                    | Total   | 104,089   | 1 480     |
|   |                                    | Atlantic Prov. –<br>Prov. de l'Atlantique   | Total     | 410,809   |
|   |                                    |   |           |           |
| Quebec – Québec                           | Intra-regional –<br>Intra-régional | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes   | 47,819    | 3 937     |
|   |                                    | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille   | 26,956    | ...       |
|   |                                    | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 22,478    | 1 786     |
|   |                                    | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base                                    | 32,962    | 1 672     |
|   |                                    | 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts   | 16,395    | 1 057     |
|   |                                    | Total   | 536,844   | 21 591    |
|   |                                    |   |           |           |
| Quebec – Québec                           | Inter-regional –<br>Inter-régional | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé   | 94,517    | 915       |
|   |                                    | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 23,761    | 683       |
|   |                                    | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton  | 23,399    | 511       |
|   |                                    | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base                                    | 19,480    | 478       |
|   |                                    | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois  | 19,921    | 454       |
|   |                                    | Total   | 528,181   | 7 402     |
|   |                                    | Quebec – Québec   | Total     | 1,065,025 |
|   |                                    |   |           |           |
| Ontario                                   | Intra-regional –<br>Intra-régional | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 42,766    | 7 111     |
|   |                                    | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 76,168    | 6 139     |
|   |                                    | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille   | 50,458    | 4 449     |
|   |                                    | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé   | 149,124   | 4 330     |
|   |                                    | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base                                    | 50,858    | 3 356     |
|   |                                    | Total   | 1,073,671 | 48 500    |
|   |                                    |   |           |           |



Table 4.10

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Major Commodity Movements by Region Based on Tonnage – Concluded**

| Origin   | Destination                        | Commodity  | Revenues         | Tonnage        |
|--|------------------------------------|--|------------------|----------------|
| Origine  | Destination                        | Produit  | Recettes         | Tonnes         |
|  |                                    |  | \$'000           | '000           |
| Ontario  | Inter-regional –<br>Inter-régional | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé  | 213,000          | 1 591          |
|  |                                    | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages   | 48,032           | 912            |
|  |                                    | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations –<br>Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.       | 83,387           | 824            |
|  |                                    | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux<br>non métalliques de base                                    | 28,658           | 523            |
|  |                                    | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton   | 21,700           | 439            |
|  |                                    | <b>Total</b>   | <b>964,753</b>   | <b>9 187</b>   |
| <b>Ontario</b>   |                                    | <b>Total</b>   | <b>2,038,424</b> | <b>57 687</b>  |
| Man., Sask. and<br>Alta – Man., Sask.<br>et Alb.       | Intra-regional –<br>Intra-régional | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et<br>de la houille   | 89,053           | 5 746          |
|  |                                    | 26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products –<br>Houille, pétrole brut et produits bruts connexes                | 31,644           | 3 329          |
|  |                                    | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) –<br>Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 33,462           | 2 147          |
|  |                                    | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux –<br>non métalliques de base                                  | 61,553           | 1 918          |
|  |                                    | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes  | 26,507           | 1 803          |
|  |                                    | <b>Total</b>   | <b>820,533</b>   | <b>28 299</b>  |
| Man., Sask. and<br>Alta – Man., Sask.<br>et Alb.       | Inter-regional –<br>Inter-régional | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et<br>de la houille   | 34,667           | 1 069          |
|  |                                    | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations –<br>Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.       | 51,456           | 480            |
|  |                                    | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé  | 51,522           | 424            |
|  |                                    | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages   | 24,176           | 361            |
|  |                                    | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux<br>non métalliques de base                                    | 21,662           | 291            |
|  |                                    | <b>Total</b>   | <b>498,201</b>   | <b>5 461</b>   |
| <b>Man., Sask. and Alta –<br/>Man., Sask. et Alb.</b>  |                                    | <b>Total</b>   | <b>1,318,734</b> | <b>33 760</b>  |
| B.C. and Territories –<br>C.-B. et Territoires         | Intra-regional –<br>Intra-régional | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes  | 84,696           | 5 763          |
|  |                                    | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois   | 52,540           | 3 444          |
|  |                                    | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et<br>de la houille   | 23,512           | 1 257          |
|  |                                    | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux<br>non métalliques de base                                    | 20,567           | 771            |
|  |                                    | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé  | 49,648           | 612            |
|  |                                    | <b>Total</b>   | <b>516,436</b>   | <b>16 819</b>  |
| B.C. and Territories –<br>C.-B. et Territoires         | Inter-regional –<br>Inter-régional | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois   | 25,859           | 613            |
|  |                                    | 26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products –<br>Houille, pétrole brut et produits bruts connexes                | 3,690            | 372            |
|  |                                    | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages   | 12,539           | 231            |
|  |                                    | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations –<br>Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.       | 23,431           | 209            |
|  |                                    | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé  | 27,851           | 205            |
|  |                                    | <b>Total</b>   | <b>268,345</b>   | <b>3 223</b>   |
| <b>B.C. and Territories –<br/>C.-B. et Territoires</b> |                                    | <b>Total</b>   | <b>784,781</b>   | <b>20 042</b>  |
| <b>Canada</b>  |                                    | <b>Total</b>   | <b>5,617,772</b> | <b>154 890</b> |

Tableau 4.10

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Principaux mouvements de marchandises par région, selon les tonnes transportées – fin**

Table 4.11

**For-hire Trucking, 1994: Distribution of Domestic  
Truck Traffic by Commodity Section**

| Commodity – Produit  | Percentage of traffic – Proportion du trafic |            |                       |             |
|--|--|------------|-----------------------|-------------|
|  | Revenues                                     | Tonnes     | Tonne-<br>kilometres  | Shipments   |
|  | Recettes                                     |            | Tonnes-<br>kilometres | Expéditions |
|  |  |            | %                     |             |
| Live animals – Animaux vivants   | 1  | 1          | 1                     | --          |
| Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires<br>aliments pour animaux, boissons et tabacs | 17   | 15         | 18                    | 15          |
| Crude materials, inedible – Matières brutes non comestibles  | 9  | 25         | 14                    | 6           |
| Fabricated materials, inedible – Demi-produits non comestibles                                       | 33   | 44         | 42                    | 24          |
| End products, inedible – Produits finals non comestibles   | 27   | 9          | 14                    | 41          |
| General or unclassified freight – Fret ordinaire ou non classé                                       | 13   | 7          | 11                    | 14          |
| <b>Total</b>   | <b>100</b>                                   | <b>100</b> | <b>100</b>            | <b>100</b>  |

Tableau 4.11

**Camionnage pour compte d'autrui, 1994: Ventilation du  
volume de camionnage intérieur par section de produits**

Table 4.12

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups**

| Commodity – Produit   | Revenues | Rank       | Tonnes | Rank       | Tonne-kilometres | Rank       | Shipments   | Rank       |
|---|----------|------------|--------|------------|------------------|------------|-------------|------------|
|   | Recettes | Classement |        | Classement | Tonne-kilomètres | Classement | Expéditions | Classement |
|   | \$'000   |            |        |            | '000             |            | '000        |            |
| 009 Other live animals – Autres animaux vivants   | ...      | 78         | ...    | 55         | ...              | 50         | ...         | 138        |
| 011 Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée         | 81,495   | 17         | 818    | 36         | 924 305          | 17         | 502         | 8          |
| 012 Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée                      | 22,319   | 55         | ...    | 51         | ...              | 52         | 193         | 31         |
| 051 Dairy products – Produits laitiers  | 73,924   | 19         | 2 078  | 19         | 595 821          | 27         | 230         | 24         |
| 061 Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus  | 27,181   | 45         | 1 818  | 22         | 555 759          | 29         | 66          | 76         |
| 062 Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus  | 17,939   | 65         | 742    | 42         | 266 683          | 48         | 37          | 105        |
| 064 Other bakery products – Autres produits de boulangerie  | 46,525   | 30         | ...    | 26         | 356 026          | 36         | 192         | 33         |
| 091 Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés   | 41,828   | 31         | ...    | 20         | 635 429          | 24         | 121         | 52         |
| 101 Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops  | 18,385   | 62         | 774    | 39         | 274 289          | 45         | 38          | 101        |
| 104 Sugar preparations (including confectionery) – Prép. à base de sucre (y compris les confiseries)                  | 17,941   | 64         | 201    | 90         | 154 541          | 74         | 189         | 34         |
| 146 Other food preparations – Autres préparations alimentaires  | 385,253  | 2          | 6 437  | 6          | 3 884 270        | 2          | 1,568       | 2          |
| 171 Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées  | 31,913   | 40         | 1 358  | 28         | 617 426          | 25         | 78          | 66         |
| 172 Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées   | 24,660   | 46         | 709    | 43         | 295 456          | 41         | 100         | 59         |
| 173 Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées   | 29,615   | 43         | 648    | 47         | 275 267          | 44         | 96          | 60         |
| 231 Logs and bolts – Billes et billots  | 39,336   | 33         | 3 379  | 15         | 708 269          | 22         | 110         | 53         |
| 238 Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte   | 158,418  | 5          | 10 923 | 1          | 2 195 351        | 5          | 396         | 10         |
| 259 Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets                 | 17,053   | 68         | 959    | 33         | 312 141          | 39         | 40          | 99         |
| 262 Crude mineral oils – Huiles minérales brutes  | 35,980   | 37         | 3 732  | 13         | 592 778          | 28         | 121         | 51         |
| 276 Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute   | 52,113   | 27         | 7 395  | 3          | 997 146          | 14         | 231         | 23         |
| 278 Water and ice – Eau et glace  | 12,547   | 80         | 789    | 38         | 112 522          | 88         | 38          | 103        |
| 279 Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts   | 63,560   | 24         | 4 474  | 11         | 1 177 232        | 12         | 156         | 40         |
| 291 Other waste & scrap materials – Autres déchets et rebuts  | 57,890   | 26         | 3 385  | 14         | 811 905          | 19         | 145         | 43         |
| 331 Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage   | 130,007  | 6          | 6 079  | 7          | 2 676 376        | 3          | 241         | 21         |
| 339 Other wood fabricated materials – Autres demi-produits en bois  | 20,713   | 59         | 840    | 35         | 320 601          | 38         | 64          | 78         |
| 351 Paper for printing – Papier d'impression  | 97,568   | 12         | ...    | 9          | 2 014 256        | 6          | 326         | 12         |
| 357 Building paper and board – Papier et panneaux de construction   | 13,064   | 76         | 684    | 44         | 187 311          | 67         | 38          | 104        |
| 371 Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière. ou en partie de coton                       | 184,099  | 4          | 2 155  | 17         | 1 217 224        | 10         | 1,141       | 3          |
| 401 Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloid – Acides inorgan. & comp. d'oxy. de prod. non mét. ou mét. | 21,967   | 56         | 670    | 45         | 251 264          | 49         | 33          | 113        |

Tableau 4.12

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits**



Table 4.12

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – continued**

Tableau 4.12

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – suite**

| Commodity – Produit   | Revenues | Rank        | Tonnes | Rank        | Tonne-kilometres | Rank        | Ship-ments   | Rank        |
|---|----------|-------------|--------|-------------|------------------|-------------|--------------|-------------|
|   | Recettes | Classe-ment |        | Classe-ment | Tonne-kilomètres | Classe-ment | Expédi-tions | Classe-ment |
|   | \$'000   |             | '000   |             | '000             |             | '000         |             |
| 402 Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides – Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & perox. métal.       | 36,877   | 36          | 1 182  | 31          | 396 077          | 34          | 50           | 90          |
| 404 Metallic salts & peroxy salts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides inorganiques                    | 23,159   | 50          | 756    | 40          | 293 018          | 42          | 44           | 95          |
| 416 Chemical products, fertilizers & fertilizer materials – Produits chimiques, engrais & mat. fertilisantes                | 47,248   | 28          | 2 079  | 18          | 910 616          | 18          | 74           | 69          |
| 419 Other insecticides (exc. agricult.) & rodenticides – Autres insecticides (sauf agricoles) & rodenticides                | 4,873    | 146         | 651    | 46          | 61 012           | 123         | 18           | 149         |
| 425 Plastics basic shapes and forms – Profiles et formes de base en matière plastique                                       | 35,773   | 38          | 545    | 53          | 270 650          | 46          | 132          | 48          |
| 428 Paints and related paint products – Peintures et produits connexes  | 23,797   | 49          | ...    | 30          | 193 668          | 65          | 229          | 25          |
| 429 Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques, industrielles                                    | 67,341   | 22          | 1 271  | 29          | 607 708          | 26          | 323          | 13          |
| 431 Gasoline – Essence  | 69,590   | 21          | 6 015  | 8           | 1 288 707        | 9           | 201          | 30          |
| 432 Fuel oil – Mazout   | 95,302   | 13          | 7 224  | 4           | 1 683 216        | 7           | 231          | 22          |
| 436 Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible                                 | 38,471   | 34          | 1 662  | 23          | 537 985          | 30          | 77           | 67          |
| 439 Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)           | 58,565   | 25          | 2 603  | 16          | 937 439          | 16          | 140          | 45          |
| 443 Castings & forgings, iron & steel (exc. pipes & fittings) – Moulages & forgeages, de fer & acier (sauf tuyaux & raccor) | 21,365   | 58          | ...    | 37          | ...              | 33          | 76           | 68          |
| 445 Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier  | 123,604  | 8           | 7 115  | 5           | 2 304 925        | 4           | 301          | 18          |
| 448 Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes, de fer et d'acier  | 80,637   | 18          | 1 850  | 21          | 939 552          | 15          | 192          | 32          |
| 461 Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction & d'architecture                        | 28,179   | 44          | 426    | 61          | 284 978          | 43          | 149          | 41          |
| 465 Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base                     | 37,476   | 35          | 289    | 74          | 221 643          | 58          | 308          | 17          |
| 469 Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal   | 23,910   | 48          | 648    | 48          | 347 219          | 37          | 88           | 62          |
| 473 Glass basic products – Produits de base en verre  | 46,581   | 29          | 880    | 34          | 453 016          | 32          | 149          | 42          |
| 475 Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton   | 102,246  | 9           | 4 720  | 10          | 1 211 476        | 11          | 172          | 38          |
| 479 Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base                            | 101,543  | 10          | 4 129  | 12          | 1 483 532        | 8           | 309          | 16          |
| 494 Tile, floor & wall covering (exc. wood, met., cer. & etc) – Carreaux, couvre-sols & parements de mur (sauf bois)        | 13,352   | 75          | 171    | 96          | 85 657           | 109         | 128          | 49          |
| 509 Other machinery classified by function – Autres machines classées selon la fonction                                     | 40,394   | 32          | 449    | 60          | 269 035          | 47          | 221          | 27          |
| 521 Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery – Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétro               | 82,680   | 15          | 748    | 41          | 477 598          | 31          | 143          | 44          |

Table 4.12

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – concluded**

Tableau 4.12

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – fin**

| Commodity – Produit   |  | Revenues         | Rank       | Tonnes         | Rank       | Tonne-kilometres  | Rank       | Shipments     | Rank       |
|---|--|------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|---------------|------------|
|   |  | Recettes         | Classement |                | Classement | Tonne-kilomètres  | Classement | Expéditions   | Classement |
|   |  | \$'000           |            | '000           |            | '000              |            | '000          |            |
| 581   | Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis  | 99,444           | 11         | 976            | 32         | 367 060           | 35         | 793           | 6          |
| 583   | Trucks, chassis & truck tractors, commercial – Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commerc.         | 65,175           | 23         | 588            | 49         | 229 268           | 55         | 416           | 9          |
| 588   | Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles  | 127,431          | 7          | 1 361          | 27         | 708 022           | 23         | 1,010         | 5          |
| 621   | Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)             | 34,134           | 39         | 498            | 56         | 234 344           | 53         | 218           | 28         |
| 637   | Electronic equip. components, chassis & cabinetry – Acc., châssis & meubles pour matériel électronique         | 15,935           | 70         | 77             | 134        | 63 379            | 121        | 134           | 47         |
| 697   | Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils & matériels électriques divers                     | 23,129           | 51         | 169            | 97         | 107 728           | 94         | 172           | 37         |
| 741   | Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)                  | 30,548           | 42         | 190            | 92         | 148 829           | 77         | 216           | 29         |
| 748   | Furniture and fixture components – Éléments de meubles et d'accessoires  | ...              | 87         | ...            | 138        | ...               | 166        | ...           | 50         |
| 763   | Miscellaneous equipment – Matériel divers  | 31,209           | 41         | 185            | 95         | 177 802           | 69         | 103           | 56         |
| 788   | Other apparel – Autres vêtements   | 24,344           | 47         | 95             | 124        | 108 691           | 92         | 309           | 15         |
| 801   | Toilet preparations and cosmetics – Produits de toilette et produits de beauté                                 | 22,726           | 52         | 135            | 110        | 106 301           | 97         | 1,023         | 4          |
| 841   | Floor coverings – Couvre-sols  | 19,456           | 60         | 254            | 77         | 108 402           | 93         | 180           | 35         |
| 867   | Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usagés)        | 188,583          | 3          | 231            | 83         | 310 309           | 40         | 174           | 36         |
| 879   | Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques                   | 22,435           | 54         | 144            | 104        | 110 903           | 89         | 751           | 7          |
| 881   | Surgical & medical supplies (incl. veterinary) – Fournitures chirurgicales & méd. (compris fourn. vet.)        | 8,186            | 111        | ...            | 155        | 36 051            | 146        | 139           | 46         |
| 893   | Books and pamphlets – Livres et brochures  | 12,773           | 77         | 84             | 130        | 67 435            | 118        | 288           | 19         |
| 894   | Maps, pictures & music (except books & pamphlets) – Cartes, illustr. & feuilles de mus. (sauf livres & broch.) | ...              | 135        | ...            | 280        | 4 155             | 288        | 228           | 26         |
| 899   | Other printed matter – Autres imprimés   | 22,707           | 53         | 225            | 86         | ...               | 71         | 258           | 20         |
| 901   | Stationery and office paper supplies – Papeterie et articles de bureau   | 11,438           | 88         | 79             | 133        | 73 952            | 115        | 168           | 39         |
| 951   | Shipping and distribution containers and closures – Récip. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib.   | 81,661           | 16         | 1 600          | 24         | 725 272           | 21         | 348           | 11         |
| 964   | Paper end-products – Produits finals en papier   | 87,668           | 14         | 1 550          | 25         | 1 036 308         | 13         | 322           | 14         |
| 991   | Mail – Courrier  | 71,510           | 20         | 571            | 50         | 795 334           | 20         | 71            | 71         |
| 995   | General freight – Fret général   | 660,232          | 1          | 9 771          | 2          | 5 599 393         | 1          | 3,623         | 1          |
| <b>Total for all commodities – Total pour tous les produits</b> |  | <b>5,617,772</b> |            | <b>154 890</b> |            | <b>60 103 512</b> |            | <b>26,028</b> |            |

Table 4.13

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Selected Statistics for Commodity Divisions by Shipment Weight (Ranked by Revenues)**

Tableau 4.13

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Certaines statistiques pour les divisions de produit selon le poids (classées en fonction des recettes)**

| Commodity – Produit   |  | Revenues         | Tonnes         | Tonne-kilometres  | Shipments     |
|---|--|------------------|----------------|-------------------|---------------|
|   |  | Recettes         |                | Tonne-kilomètres  | Expéditions   |
|   |  | \$'000           | '000           | '000              | '000          |
| <b>Shipment Weight &lt;= 10 000 kg – Poids d'expédition &lt;= 10 000 kg</b> |  |                  |                |                   |               |
| 99  | General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé   | 450,595          | 2 569          | 2 014 650         | 3,221         |
| 58  | Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers   | 271,351          | 2 104          | 909 266           | 2,184         |
| 86  | Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)                    | 187,955          | 191            | 294 271           | 186           |
| 14  | Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.       | 182,024          | 1 463          | 1 019 313         | 1,304         |
| 37  | Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles   | 137,455          | 712            | 401 744           | 1,084         |
| 46  | Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal   | 87,614           | 428            | 317 865           | 717           |
| 42  | Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes  | 76,666           | 509            | 312 419           | 613           |
| 74  | Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires  | 67,957           | 260            | 234 275           | 483           |
| 52  | Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales  | 67,518           | 278            | 164 696           | 253           |
| 96  | Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière                    | 61,769           | 485            | 293 105           | 399           |
| 44  | Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 58,390           | 410            | 266 921           | 345           |
| 01  | Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes   | 54,099           | 495            | 278 323           | 709           |
| 47  | Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base                                    | 53,572           | 327            | 175 878           | 323           |
| 95  | Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures   | 49,176           | 422            | 213 029           | 282           |
| 50  | Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. n désignées ailleurs classées selon la fonction   | 48,069           | 201            | 160 391           | 351           |
| <b>Total (&lt;= 10 000 kg)</b>  |  | <b>2,610,446</b> | <b>15 587</b>  | <b>9 999 885</b>  | <b>20,535</b> |
| <b>Shipment Weight &gt; 10 000 kg – Poids d'expédition &gt; 10 000 kg</b>   |  |                  |                |                   |               |
| 99  | General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé   | 281,234          | 7 773          | 4 380 287         | 474           |
| 43  | Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille   | 256,287          | 17 470         | 4 449 976         | 559           |
| 14  | Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.       | 225,025          | 5 271          | 3 207 549         | 314           |
| 47  | Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base                                    | 205,733          | 9 636          | 3 097 890         | 344           |
| 44  | Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 203,949          | 10 317         | 3 952 879         | 341           |
| 23  | Crude Wood Materials – Matières de bois brutes   | 195,258          | 15 249         | 3 113 041         | 500           |
| 33  | Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois  | 158,049          | 7 760          | 3 463 051         | 279           |
| 27  | Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 131,997          | 13 114         | 2 342 147         | 418           |
| 35  | Paper and Paperboard – Papier et carton  | 98,977           | 5 591          | 2 352 142         | 237           |
| 40  | Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes  | 97,458           | 3 307          | 1 208 399         | 115           |
| 06  | Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)   | 68,521           | 3 800          | 1 109 724         | 148           |
| 42  | Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes  | 66,051           | 2 865          | 891 410           | 122           |
| 17  | Beverages – Boissons   | 62,624           | 2 377          | 1 084 471         | 109           |
| 01  | Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes   | 61,888           | 986            | 1 006 687         | 57            |
| 41  | Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes  | 59,246           | 2 911          | 1 091 213         | 90            |
| <b>Total (&gt; 10 000 kg)</b>   |  | <b>3,007,327</b> | <b>139 302</b> | <b>50 103 855</b> | <b>5,493</b>  |
| <b>Grand Total</b>  |  | <b>5,617,772</b> | <b>154 890</b> | <b>60 103 740</b> | <b>26,028</b> |



Table 4.14

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Selected  
Estimates by Region of Origin by Weight Group**

|   | Regional totals        |               |
|---|------------------------|---------------|
|   | Totaux régionaux       |               |
|   | >10 000 kg <=10 000 kg |               |
| Revenues – Recettes                         | \$'000,000             | \$'000,000    |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 417                    | 368           |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 770                    | 549           |
| Ontario                                     | 1,016                  | 1,022         |
| Quebec – Québec                             | 554                    | 511           |
| Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique      | 251                    | 160           |
| <b>Total</b>                                | <b>3,007</b>           | <b>2,610</b>  |
|   | Regional totals        |               |
|   | Totaux régionaux       |               |
|   | >10 000 kg <=10 000 kg |               |
| Tonnes                                      | '000                   | '000          |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 18 136                 | 1 906         |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 30 501                 | 3 258         |
| Ontario                                     | 51 563                 | 6 125         |
| Quebec – Québec                             | 25 801                 | 3 191         |
| Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique      | 13 301                 | 1 107         |
| <b>Total</b>                                | <b>139 302</b>         | <b>15 587</b> |

Tableau 4.14

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994:  
Certaines estimations selon la région d'origine et le poids**

|   | Regional totals        |               |
|---|------------------------|---------------|
|   | Totaux régionaux       |               |
|   | >10 000 kg <=10 000 kg |               |
| Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres        | '000 000               | '000 000      |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 6 980                  | 1 337         |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 13 888                 | 2 326         |
| Ontario                                     | 16 293                 | 3 941         |
| Quebec – Québec                             | 8 912                  | 1 814         |
| Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique      | 4 031                  | 581           |
| <b>Total</b>                                | <b>50 104</b>          | <b>10 000</b> |
|   | Regional totals        |               |
|   | Totaux régionaux       |               |
|   | >10 000 kg <=10 000 kg |               |
| Shipments – Expéditions                     | '000                   | '000          |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 673                    | 2,621         |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 1,137                  | 3,906         |
| Ontario                                     | 2,110                  | 8,808         |
| Quebec – Québec                             | 1,056                  | 3,856         |
| Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique      | 518                    | 1,344         |
| <b>Total</b>                                | <b>5,493</b>           | <b>20,535</b> |

Table 4.15

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Distribution of  
Truck Traffic by Weight Group**

| Weight group – Groupe de poids           | Percentage of traffic – Proportion du trafic |            |                   |             |
|--|--|------------|-------------------|-------------|
|  | Revenues                                     | Tonnes     | Tonne-kilometres  | Shipments   |
|  | Recettes                                     |            | Tonnes-kilomètres | Expéditions |
|  | %  | %          | %                 | %           |
| Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg            | 5  | --         | --                | 32          |
| 100 to 999 kg – 100 à 999 kg             | 15   | 2          | 3                 | 31          |
| 1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg     | 8  | 2          | 3                 | 8           |
| 2 000 to 4 499 kg – 2 000 à 4 499 kg     | 8  | 2          | 3                 | 4           |
| 4 500 to 9 999 kg – 4 500 à 9 999 kg     | 11   | 5          | 8                 | 4           |
| 10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg | 19   | 17         | 21                | 7           |
| 20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg | 17   | 27         | 28                | 7           |
| 30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg | 15   | 40         | 28                | 7           |
| 45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg | 1  | 4          | 3                 | 1           |
| 65 000 kg and over – 65 000 kg et plus   | --   | 1          | 1                 | --          |
| <b>Total</b>                             | <b>100</b>                                   | <b>100</b> | <b>100</b>        | <b>100</b>  |

Tableau 4.15

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994:  
Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids**

Table 4.16

## Domestic For-hire Trucking, 1994: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group

|  |        | Up to – Jusqu'à<br>100 kg | 100 –<br>999 kg | 1 000 –<br>1 999 kg | 2 000 –<br>4 499 kg | 4 500 –<br>9 999 kg | 10 000 –<br>19 999 kg | 20 000 –<br>29 999 kg |
|--|--------|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>Live animals</b>                      |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |                       |
| Revenues                                 | \$'000 | ... <sup>1</sup>          | ...             | 288 <sup>1</sup>    | 791                 | 2,548               | 12,770                | 16,351                |
| Tonnes                                   | '000   | ... <sup>1</sup>          | ...             | 3 <sup>1</sup>      | 13                  | 61                  | 340                   | 414                   |
| Tonne-kilometres                         | '000   | ... <sup>1</sup>          | ...             | 699 <sup>1</sup>    | 3 414               | 17 792              | 125 392               | 296 905               |
| Shipments                                | '000   | ... <sup>1</sup>          | ...             | 2 <sup>1</sup>      | 4                   | 9                   | 22                    | 17                    |
| <b>Food, feed, beverages and tobacco</b> |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |                       |
| Revenues                                 | \$'000 | 23,199                    | 106,381         | 47,673              | 83,106              | 126,578             | 301,355               | 207,137               |
| Tonnes                                   | '000   | 42                        | 508             | 368                 | 802                 | 1 924               | 6 681                 | 6 957                 |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 18 979                    | 324 704         | 225 912             | 474 109             | 985 174             | 3 496 313             | 3 898 795             |
| Shipments                                | '000   | 894                       | 1,392           | 257                 | 268                 | 278                 | 442                   | 294                   |
| <b>Crude materials, inedible</b>         |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |                       |
| Revenues                                 | \$'000 | 1,800                     | 17,865          | 2,448               | 4,046               | 14,821              | 87,967                | 139,622               |
| Tonnes                                   | '000   | 1                         | 47              | 14                  | 35                  | 216                 | 3 589                 | 9 137                 |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 678                       | 20 627          | 8 380               | 18 806              | 102 357             | 1 020 769             | 1 987 237             |
| Shipments                                | '000   | 30                        | 78              | 10                  | 12                  | 30                  | 222                   | 372                   |
| <b>Fabricated materials, inedible</b>    |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |                       |
| Revenues                                 | \$'000 | 53,002                    | 200,332         | 80,257              | 99,388              | 124,915             | 224,358               | 470,711               |
| Tonnes                                   | '000   | 57                        | 692             | 443                 | 796                 | 1 809               | 5 995                 | 21 462                |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 34 387                    | 443 167         | 265 890             | 457 683             | 949 889             | 2 853 912             | 8 527 171             |
| Shipments                                | '000   | 1,228                     | 1,980           | 316                 | 269                 | 258                 | 383                   | 888                   |
| <b>End products, inedible</b>            |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |                       |
| Revenues                                 | \$'000 | 129,043                   | 364,675         | 274,417             | 216,984             | 217,238             | 219,975               | 68,929                |
| Tonnes                                   | '000   | 142                       | 1 181           | 1 849               | 1 014               | 1 775               | 4 259                 | 2 367                 |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 97 785                    | 923 541         | 915 399             | 745 373             | 1 191 439           | 2 592 228             | 1 237 862             |
| Shipments                                | '000   | 4,784                     | 3,358           | 1,416               | 352                 | 261                 | 294                   | 103                   |
| <b>General or unclassified freight</b>   |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |                       |
| Revenues                                 | \$'000 | 47,674                    | 158,517         | 48,232              | 55,049              | 149,016             | 204,139               | 56,760                |
| Tonnes                                   | '000   | 46                        | 487             | 240                 | 397                 | 1 480               | 5 610                 | 1 472                 |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 30 136                    | 367 914         | 181 869             | 272 468             | 1 273 394           | 2 723 722             | 1 169 415             |
| Shipments                                | '000   | 1,352                     | 1,378           | 172                 | 133                 | 203                 | 379                   | 65                    |
| <b>Total</b>                             |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |                       |
| Revenues                                 | \$'000 | 254,732                   | 849,049         | 453,315             | 459,364             | 635,117             | 1,050,564             | 959,511               |
| Tonnes                                   | '000   | 288                       | 2 918           | 2 917               | 3 057               | 7 265               | 26 474                | 41 809                |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 181 965                   | 2 081 765       | 1 598 150           | 1 971 838           | 4 520 045           | 12 812 337            | 17 117 387            |
| Shipments                                | '000   | 8,288                     | 8,191           | 2,174               | 1,038               | 1,038               | 1,742                 | 1,738                 |

<sup>1</sup> Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 4.16

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Certaines estimations selon la section de produits et la groupe de poids

| 30 000 –<br>44 999 kg  | 45 000 –<br>64 999 kg | 65 000 kg and<br>over – et plus | Total      |        |                   |
|--|-----------------------|---------------------------------|------------|--------|-------------------|
| <b>Animaux vivants</b>   |                       |                                 |            |        |                   |
| ...  | ... <sup>1</sup>      | ... <sup>1</sup>                | 40,253     | \$'000 | Recettes          |
| ...  | ... <sup>1</sup>      | ... <sup>1</sup>                | 1 134      | '000   | Tonnes            |
| ...  | ... <sup>1</sup>      | ... <sup>1</sup>                | 638 021    | '000   | Tonnes-kilomètres |
| ...  | ... <sup>1</sup>      | ... <sup>1</sup>                | 67         | '000   | Expéditions       |
| <b>Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs</b> |                       |                                 |            |        |                   |
| 70,706   | 1,679                 | 966 <sup>1</sup>                | 968,780    | \$'000 | Recettes          |
| 5 202  | 137                   | 118 <sup>1</sup>                | 22 738     | '000   | Tonnes            |
| 1 398 113  | 70 138                | ... <sup>1</sup>                | 10 937 976 | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 145  | 3                     | 2 <sup>1</sup>                  | 3,965      | '000   | Expéditions       |
| <b>Matières brutes non comestibles</b>                                 |                       |                                 |            |        |                   |
| 231,546  | 22,415                | ...                             | 527,030    | \$'000 | Recettes          |
| 23 160   | 2 299                 | ...                             | 39 112     | '000   | Tonnes            |
| 4 753 196  | 507 413               | 95 143                          | 8 514 549  | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 648  | 44                    | 8                               | 1,453      | '000   | Expéditions       |
| <b>Demi-produits non comestibles</b>                                   |                       |                                 |            |        |                   |
| 518,858  | 53,284                | 12,091                          | 1,837,196  | \$'000 | Recettes          |
| 31 537   | 4 284                 | 877                             | 67 952     | '000   | Tonnes            |
| 10 116 403   | 1 261 651             | 400 356                         | 25 310 444 | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 861  | 89                    | 12                              | 6,261      | '000   | Expéditions       |
| <b>Produits finals non comestibles</b>                                 |                       |                                 |            |        |                   |
| 17,592   | ... <sup>1</sup>      | 1 588 <sup>1</sup>              | 1,512,685  | \$'000 | Recettes          |
| 776  | ... <sup>1</sup>      | 134 <sup>1</sup>                | 13 611     | '000   | Tonnes            |
| 441 535  | ... <sup>1</sup>      | ... <sup>1</sup>                | 8 307 589  | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 23   | ... <sup>1</sup>      | 2 <sup>1</sup>                  | 10,589     | '000   | Expéditions       |
| <b>Fret ordinaire ou non classé</b>                                    |                       |                                 |            |        |                   |
| 10,488   | ... <sup>1</sup>      | ... <sup>1</sup>                | 731,828    | \$'000 | Recettes          |
| 472  | 58 <sup>1</sup>       | ... <sup>1</sup>                | 10 342     | '000   | Tonnes            |
| 235 621  | ... <sup>1</sup>      | ... <sup>1</sup>                | 6 394 937  | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 13   | 1 <sup>1</sup>        | ... <sup>1</sup>                | 3,694      | '000   | Expéditions       |
| <b>Total</b>   |                       |                                 |            |        |                   |
| 853,615  | 81,946                | 20,560                          | 5,617,772  | \$'000 | Recettes          |
| 61 329   | 6 957                 | 1 876                           | 154 890    | '000   | Tonnes            |
| 17 056 966   | 1 960 847             | 802 233                         | 60 103 512 | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 1,695  | 140                   | 24                              | 26,028     | '000   | Expéditions       |

<sup>1</sup> Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est à conseiller.



Table 4.17

## Domestic For-hire Trucking, 1994: Selected Estimates by Originating Region by Weight Group

| Origin                                      |        | Up to – Jusqu'à<br>100 kg | 100 –<br>999 kg | 1 000 –<br>1 999 kg | 2 000 –<br>4 499 kg | 4 500 –<br>9 999 kg | 10 000 –<br>19 999 kg |
|---|--------|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| <b>Atlantic provinces</b>                   |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |
| Revenues                                    | \$'000 | 19,721                    | 39,108          | 29,221              | 31,056              | 41,507              | 77,727                |
| Tonnes                                      | '000   | 23                        | 182             | 196                 | 207                 | 526                 | 1 977                 |
| Tonne-kilometres                            | '000   | 10 488                    | 93 100          | 81 450              | 119 878             | 294 677             | 845 588               |
| Shipments                                   | '000   | 511                       | 545             | 146                 | 70                  | 75                  | 131                   |
| <b>Quebec</b>                               |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |
| Revenues                                    | \$'000 | 49,278                    | 178,445         | 85,355              | 82,272              | 120,197             | 197,081               |
| Tonnes                                      | '000   | 49                        | 556             | 579                 | 599                 | 1 479               | 5 701                 |
| Tonne-kilometres                            | '000   | 33 674                    | 364 222         | 269 885             | 343 507             | 834 906             | 2 208 150             |
| Shipments                                   | '000   | 1,427                     | 1,607           | 430                 | 202                 | 207                 | 375                   |
| <b>Ontario</b>                              |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |
| Revenues                                    | \$'000 | 109,922                   | 344,674         | 173,786             | 172,115             | 246,164             | 407,429               |
| Tonnes                                      | '000   | 121                       | 1 154           | 1 122               | 1 207               | 3 016               | 10 921                |
| Tonne-kilometres                            | '000   | 78 583                    | 900 079         | 639 543             | 794 145             | 1 743 069           | 4 830 691             |
| Shipments                                   | '000   | 4,092                     | 3,148           | 834                 | 413                 | 432                 | 729                   |
| <b>Manitoba, Saskatchewan and Alberta</b>   |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |
| Revenues                                    | \$'000 | 42,715                    | 162,388         | 97,428              | 105,946             | 148,477             | 238,916               |
| Tonnes                                      | '000   | 55                        | 634             | 636                 | 616                 | 1 451               | 5 027                 |
| Tonne-kilometres                            | '000   | 36 146                    | 438 148         | 359 036             | 445 225             | 1 101 068           | 3 260 959             |
| Shipments                                   | '000   | 1,222                     | 1,821           | 477                 | 210                 | 207                 | 323                   |
| <b>British Columbia and the Territories</b> |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |
| Revenues                                    | \$'000 | 33,096                    | 124,432         | 67,524              | 67,976              | 78,772              | 129,411               |
| Tonnes                                      | '000   | 39                        | 391             | 384                 | 428                 | 792                 | 2 847                 |
| Tonne-kilometres                            | '000   | 23 076                    | 286 219         | 248 236             | 269 061             | 546 366             | 1 666 950             |
| Shipments                                   | '000   | 1,037                     | 1,071           | 286                 | 143                 | 117                 | 185                   |
| <b>Canada</b>                               |        |                           |                 |                     |                     |                     |                       |
| Revenues                                    | \$'000 | 254,732                   | 849,049         | 453,315             | 459,364             | 635,117             | 1,050,564             |
| Tonnes                                      | '000   | 288                       | 2 918           | 2 917               | 3 057               | 7 265               | 26 474                |
| Tonne-kilometres                            | '000   | 181 965                   | 2 081 765       | 1 598 150           | 1 971 838           | 4 520 045           | 12 812 337            |
| Shipments                                   | '000   | 8,288                     | 8,191           | 2,174               | 1,038               | 1,038               | 1,742                 |

<sup>1</sup> Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 4.17

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Certaines estimations selon la région d'origine et la groupe de poids**

| 20 000 –<br>29 999 kg                          | 30 000 –<br>44 999 kg | 45 000 –<br>64 999 kg | 65 000 kg and<br>over – et plus | Total      |        | Origin            |
|--|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|------------|--------|-------------------|
| <b>Province de l'Atlantique</b>                |                       |                       |                                 |            |        |                   |
| 102,753  | 65,411                | 3,955                 | ... <sup>1</sup>                | 410,809    | \$'000 | Recettes          |
| 4 971  | 5 938                 | 360                   | ... <sup>1</sup>                | 14 408     | '000   | Tonnes            |
| 1 851 802                                      | 1 233 528             | 70 339                | ... <sup>1</sup>                | 4 612 632  | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 204  | 172                   | 7                     | ... <sup>1</sup>                | 1,862      | '000   | Expéditions       |
| <b>Québec</b>                                  |                       |                       |                                 |            |        |                   |
| 174,145  | 168,897               | 6,024                 | ... <sup>1</sup>                | 1,065,025  | \$'000 | Recettes          |
| 7 908  | 11 437                | 456                   | ... <sup>1</sup>                | 28 993     | '000   | Tonnes            |
| 2 957 042                                      | 3 473 149             | 167 191               | 74 527 <sup>1</sup>             | 10 726 206 | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 320  | 335                   | 9                     | 3 <sup>1</sup>                  | 4,912      | '000   | Expéditions       |
| <b>Ontario</b>                                 |                       |                       |                                 |            |        |                   |
| 277,736  | 286,194               | 17,400                | 3,004                           | 2,038,424  | \$'000 | Recettes          |
| 13 984   | 23 881                | 1 948                 | 333                             | 57 687     | '000   | Tonnes            |
| 5 074 461                                      | 5 472 361             | 461 821               | 238 783                         | 20 233 535 | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 587  | 655                   | 40                    | 4                               | 10,917     | '000   | Expéditions       |
| <b>Manitoba, Saskatchewan et Alberta</b>       |                       |                       |                                 |            |        |                   |
| 248 452  | 236 615               | 32 181                | 5 615                           | 1 318 734  | \$'000 | Recettes          |
| 8 825  | 14 023                | 2 105                 | 386                             | 33 760     | '000   | Tonnes            |
| 4 638 603                                      | 4 913 917             | 809 068               | 211 839                         | 16 213 830 | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 368  | 374                   | 43                    | 5                               | 5 043      | '000   | Expéditions       |
| <b>Colombie-Britannique et les territoires</b> |                       |                       |                                 |            |        |                   |
| 156,425  | 96,499                | 22,385                | 8,261                           | 784,781    | \$'000 | Recettes          |
| 6 122  | 6 051                 | 2 087                 | 901                             | 20 042     | '000   | Tonnes            |
| 2 595 478                                      | 1 964 011             | 452 427               | 265 307                         | 8 317 145  | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 260  | 160                   | 40                    | 12                              | 3,294      | '000   | Expéditions       |
| <b>Canada</b>                                  |                       |                       |                                 |            |        |                   |
| 959,511  | 853,615               | 81,946                | 20,560                          | 5,617,772  | \$'000 | Recettes          |
| 41 809   | 61 329                | 6 957                 | 1 876                           | 154 890    | '000   | Tonnes            |
| 17 117 387                                     | 17 056 966            | 1 960 847             | 802 233                         | 60 103 512 | '000   | Tonnes-kilomètres |
| 1,738  | 1,695                 | 140                   | 24                              | 26,028     | '000   | Expéditions       |

<sup>1</sup> Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est à conseiller.

Table 4.18

## Domestic For-hire Trucking, 1994: Selected Estimates by Commodity Section by Distance Group

|  |        | Up to – Jusqu'à<br>49 km | 50 –<br>99 km | 100 –<br>199 km | 200 –<br>299 km | 300 –<br>499 km | 500 –<br>749 km |
|--|--------|--------------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| <b>Live animals</b>                      |        |                          |               |                 |                 |                 |                 |
| Revenues                                 | \$'000 | 1,094                    | 2,986         | 6,011           | ...             | ...             | 4,851           |
| Tonnes                                   | '000   | 53                       | 152           | 292             | ...             | ...             | 145             |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 2 022                    | 11 488        | 41 916          | ...             | ...             | 87 511          |
| Shipments                                | '000   | 6                        | 11            | 18              | ...             | ...             | 7               |
| <b>Food, feed, beverages and tobacco</b> |        |                          |               |                 |                 |                 |                 |
| Revenues                                 | \$'000 | 28,591                   | 61,726        | 111,081         | 92,843          | 140,083         | 128,165         |
| Tonnes                                   | '000   | 2 258                    | 3 526         | 4 219           | 2 953           | 3 381           | 2 489           |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 82 677                   | 250 447       | 607 745         | 755 940         | 1 325 623       | 1 506 442       |
| Shipments                                | '000   | 229                      | 439           | 669             | 621             | 731             | 490             |
| <b>Crude materials, inedible</b>         |        |                          |               |                 |                 |                 |                 |
| Revenues                                 | \$'000 | 32,968                   | 71,852        | 128,558         | 88,008          | 98,109          | 47,747          |
| Tonnes                                   | '000   | 5 915                    | 9 351         | 10 717          | 5 720           | 4 413           | 1 736           |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 216 270                  | 700 918       | 1 558 166       | 1 433 249       | 1 731 485       | 1 060 586       |
| Shipments                                | '000   | 205                      | 327           | 384             | 216             | 175             | 76              |
| <b>Fabricated materials, inedible</b>    |        |                          |               |                 |                 |                 |                 |
| Revenues                                 | \$'000 | 60,976                   | 131,015       | 197,143         | 200,241         | 267,505         | 342,640         |
| Tonnes                                   | '000   | 7 557                    | 13 153        | 11 900          | 9 599           | 8 930           | 8 545           |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 279 799                  | 948 935       | 1 721 657       | 2 412 043       | 3 484 107       | 5 273 001       |
| Shipments                                | '000   | 443                      | 840           | 976             | 936             | 909             | 1,010           |
| <b>End products, inedible</b>            |        |                          |               |                 |                 |                 |                 |
| Revenues                                 | \$'000 | 46,079                   | 85,808        | 127,981         | 117,038         | 190,493         | 239,026         |
| Tonnes                                   | '000   | 1 355                    | 1 676         | 2 034           | 1 506           | 2 006           | 2 163           |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 46 462                   | 125 049       | 293 117         | 375 836         | 784 338         | 1 308 831       |
| Shipments                                | '000   | 922                      | 1,235         | 1,544           | 1,194           | 1,655           | 1,852           |
| <b>General or unclassified freight</b>   |        |                          |               |                 |                 |                 |                 |
| Revenues                                 | \$'000 | 21,579                   | 36,105        | 60,917          | 49,929          | 78,644          | 127,728         |
| Tonnes                                   | '000   | 1 015                    | 1 576         | 1 472           | 1 216           | 1 071           | 1 775           |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 36 676                   | 112 313       | 214 546         | 315 580         | 425 096         | 1 054 417       |
| Shipments                                | '000   | 283                      | 407           | 533             | 464             | 553             | 653             |
| <b>Total</b>                             |        |                          |               |                 |                 |                 |                 |
| Revenues                                 | \$'000 | 191,287                  | 389,492       | 631,692         | 551,952         | 778,336         | 890,157         |
| Tonnes                                   | '000   | 18 152                   | 29 433        | 30 635          | 21 133          | 19 931          | 16 853          |
| Tonne-kilometres                         | '000   | 663 905                  | 2 149 149     | 4 437 122       | 5 327 976       | 7 802 477       | 10 290 881      |
| Shipments                                | '000   | 2,088                    | 3,259         | 4,123           | 3,439           | 4,029           | 4,087           |

<sup>1</sup> Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.



Tableau 4.18

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Certaines estimations selon la section de produits et la distance**

| 750 –<br>999 km | 1 000 –<br>1 499 kg | 1 500 km and<br>over – et plus | Total      |        |  |
|-----------------|---------------------|--------------------------------|------------|--------|--|
|                 |                     |                                |            |        | <b>Animaux vivants</b>   |
| 2,167           | 3,152               | 12,596                         | 40,253     | \$'000 | Recettes   |
| 54              | ...                 | 100                            | 1 134      | '000   | Tonnes   |
| ...             | ...                 | 282 515                        | 638 021    | '000   | Tonnes-kilomètres  |
| 2               | 3                   | 5                              | 67         | '000   | Expéditions  |
|                 |                     |                                |            |        | <b>Denrées alimentaires, aliments<br/>pour animaux, boissons et tabacs</b> |
| 62,947          | 128,391             | 214,954                        | 968,780    | \$'000 | Recettes   |
| 924             | 1 533               | 1 456                          | 22 738     | '000   | Tonnes   |
| 789 262         | 1 841 917           | 3 777 842                      | 10 937 976 | '000   | Tonnes-kilomètres  |
| 199             | 309                 | 279                            | 3,965      | '000   | Expéditions  |
|                 |                     |                                |            |        | <b>Matières brutes non comestibles</b>                                     |
| 15,410          | 19,749              | 24,630                         | 527,030    | \$'000 | Recettes   |
| 475             | 514                 | 270                            | 39 112     | '000   | Tonnes   |
| 405 502         | 597 623             | 810 808                        | 8 514 549  | '000   | Tonnes-kilomètres  |
| 21              | 26                  | 23                             | 1,453      | '000   | Expéditions  |
|                 |                     |                                |            |        | <b>Demi-produits non comestibles</b>                                       |
| 185,010         | 196,525             | 256,140                        | 1,837,196  | \$'000 | Recettes   |
| 3 690           | 2 925               | 1 654                          | 67 952     | '000   | Tonnes   |
| 3 150 991       | 3 502 544           | 4 537 387                      | 25 310 444 | '000   | Tonnes-kilomètres  |
| 371             | 378                 | 398                            | 6,261      | '000   | Expéditions  |
|                 |                     |                                |            |        | <b>Produits finals non comestibles</b>                                     |
| 109,440         | 163,362             | 433,458                        | 1,512,685  | \$'000 | Recettes   |
| 713             | 947                 | 1 210                          | 13 611     | '000   | Tonnes   |
| 610 773         | 1 152 487           | 3 610 692                      | 8 307 589  | '000   | Tonnes-kilomètres  |
| 618             | 587                 | 982                            | 10,589     | '000   | Expéditions  |
|                 |                     |                                |            |        | <b>Fret ordinaire ou non classé</b>  |
| 42,466          | 83,344              | 231,115                        | 731,828    | \$'000 | Recettes   |
| 431             | 737                 | 1 050                          | 10 342     | '000   | Tonnes   |
| 367 900         | 898 466             | 2 969 944                      | 6 394 937  | '000   | Tonnes-kilomètres  |
| 199             | 233                 | 370                            | 3,694      | '000   | Expéditions  |
|                 |                     |                                |            |        | <b>Total</b>   |
| 417,440         | 594,523             | 1,172,893                      | 5,617,772  | \$'000 | Recettes   |
| 6 287           | 6 724               | 5 740                          | 154 890    | '000   | Tonnes   |
| 5 372 535       | 8 070 447           | 15 989 188                     | 60 103 512 | '000   | Tonnes-kilomètres  |
| 1,410           | 1,535               | 2,057                          | 26,028     | '000   | Expéditions  |

<sup>1</sup> Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est à conseiller.

Table 4.19

**Domestic For-hire Trucking, 1994: Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenues**

| Commodity – Produit   | Estimated Revenues   | Estimated Revenue per Shipment      | Estimated Weight per Shipment  |
|---|----------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
|   | Recettes estimatives | Recettes estimatives par expédition | Poids estimatif par expédition |
|   | \$'000               | \$                                  | kg                             |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé   | 731,828              | 198.09                              | 2 799                          |
| 14 Other foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 407,049              | 251.54                              | 4 161                          |
| 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers   | 302,766              | 135.34                              | 1 344                          |
| 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille   | 272,440              | 403.60                              | 26 221                         |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 262,339              | 382.63                              | 15 646                         |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base                              | 259,305              | 389.26                              | 14 956                         |
| 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes   | 209,182              | 388.52                              | 28 415                         |
| 86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)              | 192,560              | 1,006.15                            | 1 582                          |
| 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textile  | 185,774              | 161.15                              | 1 879                          |
| 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois  | 185,005              | 413.11                              | 17 682                         |

Tableau 4.19

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1994: Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits, fondés sur les recettes**

**Section 3 – Canada – U.S. For-Hire Trucking Activity**

**Foreign Trade**

Bolstered by automotive and forestry products, which accounted for two-thirds of the increase in 1994, exports, based on the dollar value of the goods, entered a fourth year of uninterrupted growth. Growth in the U.S. economy combined with a low Canadian dollar were the main stimuli to Canadian exports. Measured by the dollar value of goods, Canada's total exports and imports rose by 16% from the previous year, with exports to the U.S. increasing by 18% and imports from the U.S. by 17%. The United States, Canada's largest trading partner, accounted for 82% of Canada's exports and 68% of its imports.

**Section 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis**

**Commerce avec l'étranger**

La valeur des exportations a augmenté pour la quatrième année consécutive, en raison principalement de la croissance des ventes de voitures et de produits forestiers qui ont compté pour les deux tiers de la hausse enregistrée en 1994. L'essor de l'économie américaine, combiné à la faiblesse du dollar canadien, ont été les principaux facteurs de stimulation des exportations canadiennes. Mesurées en fonction de leur valeur, les exportations et les importations totales du Canada se sont accrues de 16 % par rapport à 1993; les exportations destinées aux États-Unis ont augmenté de 18 %, et les importations en provenance de ce pays ont progressé de 17 %. Les États-Unis, qui sont le principal partenaire commercial du Canada, ont figuré pour 82 % des exportations et 68 % des importations canadiennes.

Table 4.20

**Canada's Export and Import Trade by Dollar Value of Goods, 1993 and 1994**

|                                | 1993           | 1994 | Variation |                             |
|--------------------------------|----------------|------|-----------|-----------------------------|
|                                | \$'000,000,000 |      | %         |                             |
| Total Exports                  | 178            | 213  | 16        | Exportations totales        |
| Total Imports                  | 170            | 202  | 16        | Importations totales        |
| Exports to the United States   | 143            | 174  | 18        | Exportations aux États-Unis |
| Imports from the United States | 114            | 137  | 17        | Importations des États-Unis |

**Source:** Statistics Canada Catalogue 65-003 (Exports by Country), Jan.-Dec. 1994; – N° 65-003 au catalogue de Statistique Canada (Exportations par pays), janv.-déc. 1994.  
Statistics Canada Catalogue 65-006 (Imports by Country), Jan.-Dec. 1994; – N° 65-006 au catalogue de Statistique Canada (Importations par pays), janv.-déc. 1994.

Tableau 4.20

**Exportations et importations du Canada selon la valeur des marchandises, 1993 et 1994**

While trucking was the principal method of transportation used in 1994 for delivery of Canada's exports (48%) and imports (63%), trade between Canada and the U.S. relies heavily on the trucking industry for quick, reliable and inexpensive delivery of goods. In 1994, trucks carried 57% of Canada's exports to the United States and 81% of the imports.

Bien que le camion ait été le principal mode de transport utilisé pour acheminer l'ensemble des exportations (48 %) et des importations (63%) du Canada en 1994, le commerce canado-américain dépend encore davantage du transport routier pour l'acheminement rapide, fiable et peu coûteux des marchandises. En 1994, les camions ont transporté 57 % des exportations canadiennes à destination des États-Unis et 81 % des importations en provenance de ce pays.

These trade figures, measured by the dollar value of the goods, do not reflect the volume of merchandise moving between Canada and the United States, nor do they reflect the nationality of the carriers involved. The trade statistics include data on private carriers as well as both Canada and U.S. based carriers. In terms of tonnage, Canada-based rail carriers moved almost twice as much freight across the Canada – U.S. border in 1994 as the Canada-based for-hire trucking companies. The freight moved by rail consisted mainly of low value, bulk commodities.

Ces chiffres, qui sont fondés sur la valeur des produits, ne reflètent pas le volume des marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis, ni la nationalité des transporteurs. Les statistiques sur le commerce comprennent des données sur les transporteurs pour compte propre de même que sur les transporteurs domiciliés au Canada et aux États-Unis. Sur le plan du tonnage, les transporteurs ferroviaires domiciliés au Canada ont acheminé presque deux fois plus de marchandises entre le Canada et les États-Unis en 1994 que les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Les expéditions assurées par les transporteurs ferroviaires ont consisté surtout en marchandises en vrac de peu de valeur.

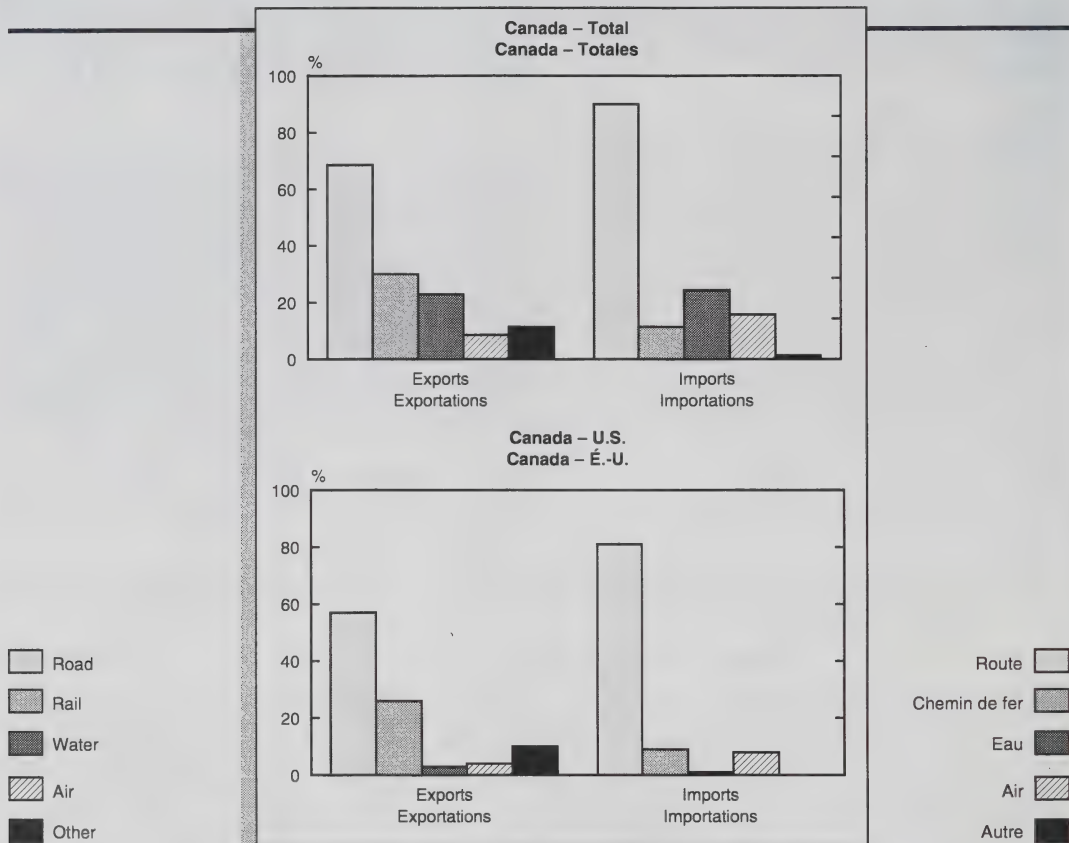


Figure 4.8

Figure 4.8

## Exports/Imports by mode, 1994

## Exportations/Importations par mode, 1994



Source: Statistics Canada Catalogue 65-202 (Exports, Merchandise Trade), 1994; Statistics Canada Catalogue 65-203 (Imports, Merchandise Trade), 1994. – No 65-202 au catalogue de Statistique Canada (Exportations, commerce de marchandises), 1994; No 65-203 au catalogue de Statistique Canada (Importations, commerce de marchandises), 1994.

## International Trucking Activity

Transborder activity by Canada-based for-hire trucking carriers continued to increase in 1994. More Canadian companies found opportunities in the growing north-south market and from the lower value of the Canadian dollar. The number of Canadian trucking companies applying to the Inter-state Commerce Commission (ICC) for authority to provide inter-state trucking services increased by 30% from the previous year.<sup>10</sup> Despite easier entry into the Mexican market made possible by NAFTA and the March 1994 Canada-Mexico Memorandum of Understanding which permits entry into a 20 km zone, few Canadian

## Mouvements internationaux

Les mouvements transfrontaliers des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont continué de s'intensifier en 1994. Un nombre accru d'entreprises canadiennes ont trouvé des débouchés sur le marché nord-sud en pleine expansion et ont bénéficié de la faiblesse du dollar canadien. En 1994, le nombre de transporteurs routiers du Canada ayant demandé à l'*Inter-state Commerce Commission (ICC)* l'autorisation d'assurer des services de camionnage entre États américains a augmenté de 30 % par rapport à l'année précédente.<sup>10</sup> En dépit de la facilité d'accès accrue au marché mexicain attribuable à l'ALENA et au protocole d'entente canado-mexicain de mars 1994,

<sup>10</sup> In order to provide inter-state trucking services in the United States, Canadian trucking companies must apply to the ICC.

<sup>10</sup> Pour assurer des services de transport par camion entre États américains, les transporteurs routiers du Canada doivent obtenir l'autorisation de l'ICC.

carriers have added Mexican authorities or started a base of operations in Mexico to serve Canada-Mexico traffic. Most still prefer to inter-line at the U.S. – Mexico border with U.S. or Mexican carriers.<sup>11</sup>

qui autorise l'entrée dans une zone de 20 km, peu de transporteurs canadiens ont soumis une demande d'autorisation aux pouvoirs publics mexicains ou se sont dotés de bases d'exploitation au Mexique pour assurer le transport entre le Canada et le Mexique. La plupart préfèrent encore procéder au transfert des marchandises à la frontière des États-Unis et du Mexique, avec des transporteurs américains ou mexicains.<sup>11</sup>

The For-Hire Trucking Survey also covers Canada – U.S. trucking activities by Canada-based for-hire trucking companies with intercity revenues of at least \$1 million annually. Since the survey only includes shipments carried by Canada-based carriers, transborder trucking activities by U.S.-based carriers are not included unless the sampled shipment was interlined with a U.S.-based carrier.

L'Enquête sur les transporteurs pour compte d'autrui porte aussi sur les mouvements transfrontaliers (entre le Canada et les États-Unis) effectués par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes au titre du transport interurbain ont atteint au moins 1 million de dollars annuellement. Cette enquête exclut les mouvements transfrontaliers effectués par les transporteurs domiciliés aux États-Unis, à moins que l'expédition échantillonnée n'ait été transférée à un transporteur domicilié dans ce pays.

The movement of freight between Canada and the United States by the Canada-based for-hire trucking companies generated over \$2.8 billion in revenues in 1994. This represented a 25% increase from 1993. With the increase in trade between Canada and the U.S. in recent years, it is not surprising that transborder trucking has become the fastest growing segment in the Canadian trucking industry. Between 1990 and 1994, revenues and tonne-kilometres increased by 79%, tonnage by 64% and shipments by 35%.

Les expéditions de marchandises entre le Canada et les États-Unis assurées par les transporteurs routiers domiciliés au Canada visés par cette enquête ont engendré plus de 2,8 milliards de dollars de recettes en 1994. Cela a représenté une hausse de 25 % par rapport à 1993. Vu l'intensification des échanges entre le Canada et les États-Unis depuis quelques années, il n'est pas surprenant que le trafic transfrontalier soit devenu le segment de l'industrie du camionnage dont l'essor a été le plus rapide. Entre 1990 et 1994, les recettes et les tonnes-kilomètres, le tonnage et les expéditions ont enregistré des hausses de 79 %, 64 % et 35 % respectivement.

**Table 4.21**  
**Transborder Trucking Activity Continues to Increase in 1994**

|               | 1990     | 1991   | 1992   | 1993   | 1994   | Variation<br>1994/1993 | Variation<br>1994/1990 |               |
|---------------|----------|--------|--------|--------|--------|------------------------|------------------------|---------------|
|               | '000,000 |        |        |        |        | %                      |                        |               |
| Revenues (\$) | 1,585    | 1,644  | 1,800  | 2,266  | 2,837  | 25                     | 79                     | Recettes (\$) |
| Tonnes        | 24.3     | 23.7   | 26.0   | 32.6   | 39.8   | 22                     | 64                     | Tonnes        |
| Tonne-km      | 22 074   | 22 138 | 24 275 | 31 777 | 39 489 | 24                     | 79                     | Tonne-km      |
| Shipments     | 3.1      | 3.2    | 3.4    | 3.9    | 4.2    | 8                      | 35                     | Expéditions   |

In 1994, transborder trucking generated 34% of the total trucking (domestic and transborder) revenue earned by Canada-based carriers and 20% of the total (domestic and transborder) freight carried.

The transport of *road motor vehicles, parts and accessories* was the largest single commodity type moved in either direction across the Canada-U.S. border by Canadian carriers. This commodity accounted for 10% of the total revenues earned from transborder shipments.

**Tableau 4.21**  
**Les mouvements transfrontaliers continuent d'augmenter en 1994**

En 1994, les mouvements transfrontaliers ont représenté 34 % des recettes totales au titre du camionnage (trafic intérieur et transfrontalier) enregistrées par les transporteurs domiciliés au Canada, et 20 % du fret total (trafic intérieur et transfrontalier).

Les *véhicules automobiles routiers, les pièces et les accessoires* ont été le principal type de marchandises transporté par les entreprises de camionnage canadiennes entre les frontières canado-américaines. Cette catégorie a représenté 10 % des recettes totales tirées des mouvements transfrontaliers.

<sup>11</sup> 1994 Annual Review, National Transportation Agency of Canada.

<sup>11</sup> Examen annuel de 1994, Office national des transports.

## From Canada to the United States

In 1994, over 24 million tonnes of freight were moved from Canada to the United States by Canada-based trucking companies, generating revenues of over \$1.5 billion, an increase of 24% from the previous year. Shipments originating in Ontario accounted for almost half the total southbound tonnage.

## Trafic du Canada vers les États-Unis

En 1994, plus de 24 millions de tonnes de marchandises ont été transportées du Canada vers les États-Unis par les transporteurs routiers domiciliés au Canada, ce qui a engendré des recettes supérieures à 1,5 milliard de dollars par rapport à 1993, soit une hausse de 24 %. Les expéditions en provenance de l'Ontario ont compté pour presque la moitié du tonnage nord-sud total.

Figure 4.9

### U.S.-bound Tonnages by Region of Origin

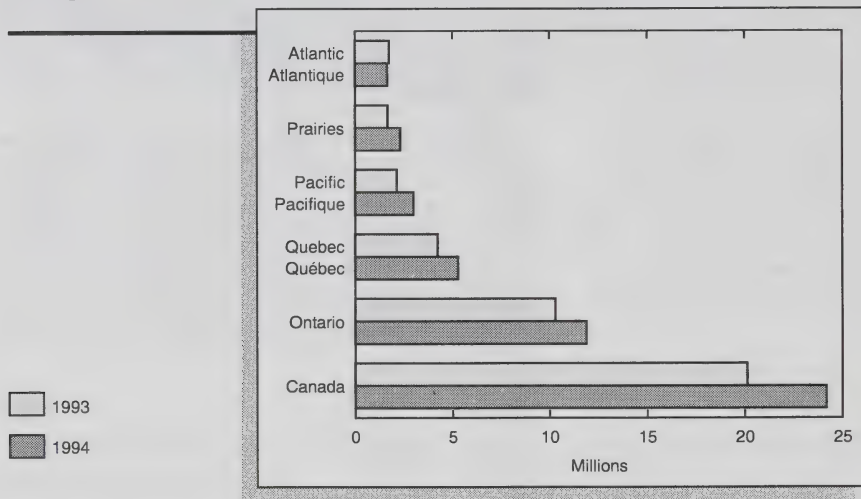


Figure 4.9

### Tonnage aux É.-U., selon la région d'origine

The export share to the United States by region, based on dollar value of goods, remained the same as 1993, with the exception of that of the Atlantic region which decreased by 1% to 3% and Quebec which increased by 1% to 18%<sup>12</sup>. Revenues, tonnage and tonne-kilometres from deliveries from the Atlantic region to the United States decreased by 8%, 5% and 9% respectively in 1994 (see Table 4.22).

En 1994, la part des exportations totales aux États-Unis par région, basée sur la valeur en dollars des biens, est demeurée inchangée par rapport à 1993, sauf celle de la région de l'Atlantique qui a diminué de 1 % pour se chiffrer à 3 %, et celle du Québec qui a augmenté de 1 % pour s'établir à 18 %<sup>12</sup>. Les recettes, le tonnage et les tonnes-kilomètres au titre des expéditions de la région de l'Atlantique vers les États-Unis ont diminué de 8 %, 5 % et 9 % respectivement en 1994 (voir le Tableau 4.22).

Fifty-seven percent of all Canadian exports to the United States, by dollar value, originated in Ontario<sup>13</sup>. Shipments from this province accounted for approximately half the revenues (47%) and tonnage (49%). Due to its close proximity to the north central region of the United States, 59% of the tonnage originating in Ontario was delivered to that area. Shipments from Ontario travelled the shortest distances, averaging only 851 kilometres per shipment.

Cinquante-sept pour cent des exportations totales du Canada destinées aux États-Unis, en termes de valeur, provenaient de l'Ontario<sup>13</sup>. Les expéditions en provenance de cette province ont compté pour environ la moitié des recettes (47 %) et du tonnage (49 %). Vu la proximité de l'Ontario du centre-nord des États-Unis, 59 % des marchandises provenant de cette province ont été acheminées dans cette région. Les expéditions en provenance de l'Ontario ont parcouru les distances les plus courtes, soit en moyenne 851 kilomètres seulement par expédition.

<sup>12</sup> Statistics Canada Catalogue 65-003 (Exports by Country), Jan.-Dec. 1994

<sup>13</sup> Statistics Canada Catalogue 65-003 (Exports by Country), Jan.-Dec. 1994

<sup>12</sup> N° 65-003 au catalogue de Statistique Canada (Exportations par pays), janv.-déc. 1994

<sup>13</sup> N° 65-003 au catalogue de Statistique Canada (Exportations par pays), janv.-déc. 1994



The Pacific Region experienced the largest growth in southbound trucking activity of any region. Revenues increased by 53%, tonnage by 39%, tonne-kilometres by 42% and the number of shipments by 39% in 1994. Delivery of wood fabricated materials earned revenues of nearly \$50 million, or 36% of the total revenues. Almost 1.5 million tonnes of this commodity was hauled from this region into the United States.

La région du Pacifique a enregistré la plus forte croissance du transport routier nord-sud. En 1994, les recettes, le tonnage, les tonnes-kilomètres et le nombre d'expéditions ont augmenté respectivement de 53 %, 39 %, 42 % et 39 %. Les expéditions de *demi-produits en bois* ont rapporté presque 50 million de dollars, soit 36 % des recettes totales. Presque 1,5 million de tonnes de ce type de marchandise ont été acheminées de cette région vers les États-Unis.

Table 4.22

**Southbound Transborder Activities by Region of Origin, 1994**

Tableau 4.22

**Mouvements transfrontaliers nord-sud selon la région d'origine, 1994**

|                                  | Atlantic   | Quebec | Ontario | Prairies | Pacific   | Total |                                       |
|----------------------------------|------------|--------|---------|----------|-----------|-------|---------------------------------------|
|                                  | Atlantique | Québec | Ontario | Prairies | Pacifique |       |                                       |
|                                  |            |        |         |          |           |       | %                                     |
| <b>Share by Region of Origin</b> |            |        |         |          |           |       | <b>Part selon la région d'origine</b> |
| Revenues                         | 7          | 24     | 47      | 13       | 9         | 100   | Recettes                              |
| Tonnes                           | 7          | 22     | 49      | 10       | 12        | 100   | Tonnes                                |
| Tonne-km                         | 8          | 23     | 39      | 17       | 13        | 100   | Tonne-km                              |
| Shipments                        | 4          | 18     | 62      | 6        | 9         | 100   | Expéditions                           |
| <b>Variation 1994/1993</b>       |            |        |         |          |           |       | <b>Variation 1994/1993</b>            |
| Revenues                         | -8         | 29     | 20      | 38       | 52        | 24    | Recettes                              |
| Tonnes                           | -5         | 25     | 15      | 39       | 40        | 20    | Tonnes                                |
| Tonne-km                         | -9         | 25     | 12      | 41       | 42        | 20    | Tonne-km                              |
| Shipments                        | 3          | 34     | 2       | 16       | 39        | 11    | Expéditions                           |

The main commodity delivered by Canada-based for-hire carriers to the United States was *paper and paperboard*. Its delivery generated \$157 million in transportation revenues, or 10% of the total southbound revenues for these carriers. These goods also accounted for 12% of the total tonnage trucked to the United States and was the predominant commodity transported from the Atlantic region and Quebec.

*Le papier et le carton* ont été les principales exportations du Canada à destination des États-Unis, et les expéditions à ce titre ont produit des recettes de 157 millions de dollars, soit 10 % des recettes totales nord-sud des transporteurs domiciliés au Canada. Ces marchandises ont en outre compté pour 12 % du tonnage total acheminé par camion aux États-Unis et ont représenté la part dominante du fret transporté de la région de l'Atlantique et du Québec.

**From the United States to Canada**

**Trafic des États-Unis vers le Canada**

More Canadian companies are finding opportunities in the growing flow of north-south traffic and in the favourable Canadian exchange rate with the U.S.<sup>14</sup> The percentage increases in northbound revenues (27%), tonnage (26%), and tonne-kilometres (20%) were all greater than those for southbound activities.

Un nombre grandissant d'entreprises canadiennes profitent de l'accroissement du trafic nord-sud et de la faiblesse du dollar canadien par rapport à la devise américaine.<sup>14</sup> Les hausses en pourcentage des recettes (27 %), du tonnage (26 %) et des tonnes-kilomètres (20 %) au titre du trafic sud-nord ont été supérieures aux augmentations correspondantes enregistrées pour les mouvements nord-sud.

Over 15.7 million tonnes of freight were carried from the United States into Canada by Canada-based companies, generating revenues of over \$1.3 billion. While all regions of the United States showed large increases in northbound trucking activity when compared to 1993, shipments from the North Central region generated half the revenue (48%), the tonnage (52%) and the tonne-kilometres (53%).

Plus de 15,7 millions de tonnes de marchandises ont été transportées des États-Unis vers le Canada par les transporteurs domiciliés dans ce dernier pays, ce qui a engendré des recettes supérieures à 1,3 milliard de dollars. Bien que toutes les régions des États-Unis aient enregistré des augmentations substantielles des mouvements sud-nord comparativement à 1993, les expéditions en provenance du centre-nord de ce pays ont été à l'origine de la moitié des recettes (48 %), du tonnage (52 %) et des tonnes-kilomètres (53 %).

<sup>14</sup> 1994 Annual Review, National Transportation Agency of Canada

<sup>14</sup> Examen annuel de 1994, Office national des transports.



Figure 4.10

### Canada-bound Tonnages by U.S. Region of Origin

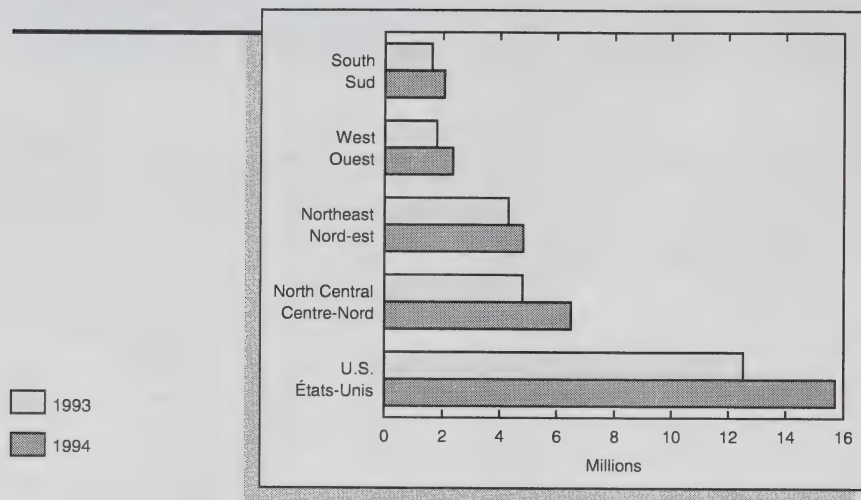


Figure 4.10

### Tonnage au Canada, selon la région d'origine des É.-U.

Indépendamment de la région d'origine, l'Ontario a été la principale province de destination de toutes les régions des États-Unis, à l'exception de l'Ouest. De plus, cette province a compté pour la proportion la plus élevée des recettes (49 %), du tonnage (52 %), des tonnes-kilomètres (41 %) et des expéditions (59 %).

Regardless of the origin of the shipments, Ontario was the major province of destination from all regions of the United States except the west and accounted for the largest proportion of revenues (49%), tonnage (52%), tonne-kilometres (41%) and shipments (59%).

**Table 4.23**  
**Northbound Transborder Activities by Region of Destination, 1994**

|                                       | Atlantic   | Quebec | Ontario | Prairies | Pacific   | Total |   |
|---------------------------------------|------------|--------|---------|----------|-----------|-------|---|
|                                       | Atlantique | Québec | Ontario | Prairies | Pacifique |       |   |
|                                       |            |        |         |          |           |       | %   |
| <b>Share by Region of Destination</b> |            |        |         |          |           |       | <b>Part selon la région de la destination</b> |
| Revenues                              | 4          | 18     | 49      | 17       | 12        | 100   | Recettes                                      |
| Tonnes                                | 4          | 19     | 52      | 13       | 11        | 100   | Tonnes  |
| Tonne-km                              | 5          | 20     | 41      | 22       | 12        | 100   | Tonne-km                                      |
| Shipments                             | 3          | 16     | 59      | 10       | 12        | 100   | Expéditions                                   |
| <b>Variation 1994/1993</b>            |            |        |         |          |           |       | <b>Variation 1994/1993</b>                    |
| Revenues                              | 6          | 22     | 16      | 56       | 72        | 27    | Recettes                                      |
| Tonnes                                | -          | 17     | 18      | 89       | 45        | 26    | Tonnes  |
| Tonne-km                              | 7          | 21     | 20      | 69       | 55        | 31    | Tonne-km                                      |
| Shipments                             | 2          | 8      | -4      | 26       | 45        | 5     | Expéditions                                   |

Les véhicules automobiles routiers, les pièces et les accessoires ont été le principal type de marchandise importée des États-Unis au Canada. Ces expéditions ont en outre rapporté plus de 134 millions de dollars, et représenté 9 % du tonnage total et 14 % du nombre total d'expéditions acheminées vers le nord au Canada.

The major commodity trucked from the United States was *road motor vehicles, parts and accessories*. Delivery of this commodity generated over \$134 million of revenue and represented 9% of the total tonnage and 14% of the total number of shipments trucked northbound into Canada.

Table 4.24

For-Hire Trucking, 1994: Southbound Movements of Goods, Canada – U.S.

Tableau 4.24

Camionnage pour compte d'autrui, 1994: Mouvements nord-sud de marchandises, Canada – États-Unis

| Region of Origin                               | United States Region        | Estimated Revenues   | Estimated Tonnage          | Estimated Tonne-kilometres            | Estimated Shipments            | Average Distance |
|--|-----------------------------|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|------------------|
| Région d'origine                               | Destination                 | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions | Distance moyenne |
|  | Région des États-Unis       |                      |                            |                                       |                                |                  |
|  |                             | \$'000               | '000                       | '000                                  | '000                           | Km               |
| Atlantic prov. –<br>Prov. de l'Atlantique      | Northeast – Nord-est        | 68,283               | 1 313                      | 1 045 967                             | 78                             | 857              |
|  | North Central – Centre-Nord | 11,099               | 162                        | 337 147                               | 9                              | 2 157            |
|  | South – Sud                 | 21,956               | 189                        | 423 563                               | 11                             | 2 282            |
|  | West – Ouest                | ...                  | ...                        | ...                                   | 1                              | 5 609            |
|  | <b>Total</b>                | <b>102,733</b>       | <b>1 676</b>               | <b>1 878 002</b>                      | <b>99</b>                      | <b>1 181</b>     |
| Quebec –<br>Québec                             | Northeast – Nord-est        | 175,630              | 3 363                      | 2 264 118                             | 224                            | 661              |
|  | North Central – Centre-Nord | 105,814              | 1 180                      | 1 683 813                             | 110                            | 1 310            |
|  | South – Sud                 | 75,490               | 668                        | 1 147 242                             | 53                             | 1 822            |
|  | West – Ouest                | 17,153               | 55                         | 245 283                               | 8                              | 4 432            |
|  | <b>Total</b>                | <b>374,087</b>       | <b>5 267</b>               | <b>5 340 457</b>                      | <b>395</b>                     | <b>1 077</b>     |
| Ontario  | Northeast – Nord-est        | 190,649              | 3 546                      | 1 787 058                             | 445                            | 650              |
|  | North Central – Centre-Nord | 337,007              | 6 993                      | 4 839 176                             | 705                            | 702              |
|  | South – Sud                 | 133,689              | 1 088                      | 1 460 366                             | 130                            | 1 451            |
|  | West – Ouest                | 53,362               | 179                        | 696 387                               | 38                             | 3 877            |
|  | <b>Total</b>                | <b>714,708</b>       | <b>11 806</b>              | <b>8 782 987</b>                      | <b>1,318</b>                   | <b>851</b>       |
| Man., Sask. and Alta. –<br>Man., Sask. et Alb. | Northeast – Nord-est        | 15,606               | 118                        | 367 065                               | 8                              | 3 171            |
|  | North Central – Centre-Nord | 70,157               | 1 173                      | 1 597 559                             | 64                             | 1 469            |
|  | South – Sud                 | 44,457               | 263                        | 831 600                               | 22                             | 3 160            |
|  | West – Ouest                | 66,885               | 786                        | 1 112 207                             | 48                             | 1 560            |
|  | <b>Total</b>                | <b>197,106</b>       | <b>2 341</b>               | <b>3 908 431</b>                      | <b>142</b>                     | <b>1 861</b>     |
| B.C. and Territories –<br>C.-B. et Territoires | Northeast – Nord-est        | 11,166               | 70                         | 319 264                               | 7                              | 4 598            |
|  | North Central – Centre-Nord | 17,783               | 172                        | 567 730                               | 13                             | 3 291            |
|  | South – Sud                 | 15,343               | 79                         | 310 675                               | 9                              | 4 086            |
|  | West – Ouest                | 95,686               | 2 689                      | 1 706 386                             | 171                            | 648              |
|  | <b>Total</b>                | <b>139,977</b>       | <b>3 009</b>               | <b>2 904 055</b>                      | <b>200</b>                     | <b>1 116</b>     |
| <b>Total Canada – United States</b>            |                             |                      |                            |                                       |                                |                  |
| <b>Canada – États-Unis</b>                     |                             | <b>1,528,610</b>     | <b>24 099</b>              | <b>22 813 932</b>                     | <b>2,154</b>                   | <b>999</b>       |

Table 4.25

For-Hire Trucking, 1994: Southbound Movements of  
the Top Ten Commodities, Canada – U.S.

Tableau 4.25

Camionnage pour compte d'autrui, 1994: Mouvements  
nord-sud des dix marchandises les plus payantes,  
Canada – États-Unis

| Commodity – Produit   |  | Estimated<br>Revenues   | Estimated<br>Tonnage             | Estimated<br>Tonne-<br>kilometres               | Estimated<br>Shipments               |
|---|--|-------------------------|----------------------------------|---|--------------------------------------|
|   |  | Recettes<br>estimatives | Nombre<br>estimatif<br>de tonnes | Nombre<br>estimatif<br>de tonnes-<br>kilomètres | Nombre<br>estimatif<br>d'expéditions |
|   |  | \$'000                  | '000                             | '000  | '000                                 |
| 35  | Paper and Paperboard – Papier et carton  | 157,004                 | 2 813                            | 2 973 827                                       | 148                                  |
| 58  | Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers   | 146,920                 | ...                              | 1 544 448                                       | 549                                  |
| 33  | Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois  | 130,842                 | 2 944                            | 3 134 980                                       | 134                                  |
| 99  | General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé                                     | 102,411                 | 1 490                            | 1 205 703                                       | 148                                  |
| 44  | Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 99,712                  | 2 249                            | 1 744 921                                       | 110                                  |
| 42  | Chemicals and Related Products – Produits chimiques<br>et connexes                                 | 57,429                  | 694                              | 832 075   | 59                                   |
| 47  | Non-metallic Mineral Basic Products – Produits<br>minéraux non métalliques de base                 | 50,889                  | 1 211                            | 762 776   | 59                                   |
| 46  | Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits<br>de base en métal                                | 43,185                  | 414                              | 500 390   | 57                                   |
| 74  | Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires  | 43,133                  | 183                              | 310 821   | 51                                   |
| 96  | Remaining End-products Classified by Material – Autres<br>produits finals classés selon la matière | 41,936                  | 589                              | 636 665   | 52                                   |
| Other commodities – Autres produits                           |  | 655,150                 | 9 467                            | 9 167 327                                       | 788                                  |
| <b>Total Canada – United States –<br/>Canada – États-Unis</b> |  | <b>1,528,610</b>        | <b>24 099</b>                    | <b>22 813 932</b>                               | <b>2,154</b>                         |

Table 4.26

**For-Hire Trucking, 1994: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada – U.S.**

Tableau 4.26

**Camionnage pour compte d'autrui, 1994: Mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes selon le région d'origine, Canada – États-Unis**

| Origin – Origine  | Commodity – Produit   | Estimated Revenues   | Estimated Tonnage          | Estimated Tonne-kilometres            | Estimated Shipments            |
|---|---|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
|   |   | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions |
|   |   | \$'000               | '000                       | '000                                  | '000                           |
| Atlantic prov. –<br>prov. de l'Atlantique                   | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton  | 21,202               | 345                        | 390 524                               | 17                             |
|   | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois  | 14,507               | 217                        | 259 619                               | 10                             |
|   | 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) –<br>Prod. bruts vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois)       | 8,329                | 89                         | 179 425                               | 5                              |
|   | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations –<br>Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.          | 7,943                | 100                        | 127 301                               | 6                              |
|   | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et<br>préparations base de légumes                                       | ...                  | ...                        | ...                                   | ...                            |
|   | Other commodities – Autres produits   | 45,145               | 860                        | 823 153                               | 57                             |
|   | <b>Total</b>  | <b>102,733</b>       | <b>1 676</b>               | <b>1 878 002</b>                      | <b>99</b>                      |
| Quebec – Québec   | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton  | 69,776               | 1 223                      | 1 222 775                             | 63                             |
|   | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois  | 32,749               | ...                        | ...                                   | 29                             |
|   | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou<br>non classé  | ...                  | ...                        | 263 146                               | 29                             |
|   | 45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux  | 27,038               | 380                        | 492 428                               | 21                             |
|   | 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles   | 21,205               | 129                        | 177 702                               | 31                             |
|   | Other commodities – Autres produits   | 194,048              | 2 578                      | 2 509 053                             | 222                            |
|   | <b>Total</b>  | <b>374,087</b>       | <b>5 267</b>               | <b>5 340 457</b>                      | <b>395</b>                     |
| Ontario   | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers   | 128,639              | ...                        | ...                                   | 498                            |
|   | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 65,003               | 1 677                      | 1 087 712                             | 78                             |
|   | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou<br>non classé  | 49,242               | 711                        | 580 963                               | 79                             |
|   | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton  | 44,225               | 967                        | 817 075                               | 52                             |
|   | 74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires  | 32,038               | 133                        | ...                                   | 40                             |
|   | Other commodities – Autres produits   | 395,560              | 6 391                      | 4 693 503                             | 571                            |
|   | <b>Total</b>  | <b>714,708</b>       | <b>11 806</b>              | <b>8 782 987</b>                      | <b>1,318</b>                   |
| Man., Sask. and<br>Alta. – Man.,<br>Sask. et Alb.           | 00 Live Animals – Animaux vivants   | 19,828               | 186                        | 271 352                               | 10                             |
|   | 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations<br>à base de viandes  | 14,563               | 123                        | 293 780                               | 7                              |
|   | 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) –<br>Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois) | 11,897               | 163                        | 342 206                               | 8                              |
|   | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois  | 11,607               | 148                        | 344 639                               | 7                              |
|   | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 10,914               | 132                        | 253 824                               | 7                              |
|   | Other commodities – Autres produits   | 128,297              | 1 589                      | 2 402 631                             | 102                            |
|   | <b>Total</b>  | <b>197,106</b>       | <b>2 341</b>               | <b>3 908 431</b>                      | <b>142</b>                     |
| B.C. and Territories –<br>C.-B. et Territoires              | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois  | 49,918               | 1 455                      | 1 539 599                             | 56                             |
|   | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton  | 11,735               | 150                        | 290 067                               | 9                              |
|   | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou<br>non classé  | ...                  | ...                        | ...                                   | ...                            |
|   | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and<br>Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques<br>(sauf houille et pétrole) | ...                  | ...                        | ...                                   | ...                            |
|   | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 5,566                | 122                        | 105 397                               | 7                              |
|   | Other commodities – Autres produits   | 54,546               | 902                        | 749 420                               | 98                             |
|   | <b>Total</b>  | <b>139,977</b>       | <b>3 009</b>               | <b>2 904 055</b>                      | <b>200</b>                     |
| <b>Total Canada – United States<br/>Canada – États-Unis</b> |   | <b>1,528,610</b>     | <b>24 099</b>              | <b>22 813 932</b>                     | <b>2,154</b>                   |



Table 4.27

**For-Hire Trucking, 1994: Northbound Movements of Goods, U.S. – Canada**

Tableau 4.27

**Camionnage pour compte d'autrui, 1994: Mouvements sud-nord de marchandises, États-Unis – Canada**

| United States<br>Region of Origin                             | Destination                                 | Estimated<br>Revenues   | Estimated<br>Tonnage             | Estimated<br>Tonne-<br>kilometres               | Estimated<br>Shipments               | Average<br>Distance |
|---|---|-------------------------|----------------------------------|---|--------------------------------------|---------------------|
| Région d'origine<br>des États-Unis                            |   | Recettes<br>estimatives | Nombre<br>estimatif<br>de tonnes | Nombre<br>estimatif<br>de tonnes-<br>kilomètres | Nombre<br>estimatif<br>d'expéditions | Distance<br>moyenne |
|   |   | \$'000                  | '000                             | '000  | '000                                 | Km                  |
| Northeast –<br>Nord-est                                       | Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique      | 23,636                  | 409                              | 350 449   | 41                                   | 938                 |
|   | Quebec – Québec                             | 86,105                  | 1 747                            | 1 142 959                                       | 171                                  | 633                 |
|   | Ontario                                     | 151,069                 | 2 555                            | 1 267 368                                       | 322                                  | 542                 |
|   | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 16,034                  | 61                               | 193 334   | 13                                   | 3 345               |
|   | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 12,434                  | 41                               | 189 620   | 15                                   | 4 594               |
|   | <b>Total</b>                                | <b>289,278</b>          | <b>4 814</b>                     | <b>3 143 730</b>                                | <b>561</b>                           | <b>772</b>          |
| North Central –<br>Centre-Nord                                | Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique      | 9,798                   | 55                               | 136 673   | 8                                    | 2 523               |
|   | Quebec – Québec                             | 73,973                  | 682                              | 973 665   | 79                                   | 1 396               |
|   | Ontario                                     | 296,281                 | 4 374                            | 3 382 293                                       | 628                                  | 743                 |
|   | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 87,178                  | 1 205                            | 1 747 189                                       | 94                                   | 1 800               |
|   | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 29,407                  | 171                              | 520 684   | 43                                   | 3 342               |
|   | <b>Total</b>                                | <b>496,636</b>          | <b>6 488</b>                     | <b>6 760 504</b>                                | <b>852</b>                           | <b>1 067</b>        |
| South – Sud   | Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique      | 19,827                  | 134                              | 321 263   | 10                                   | 2 424               |
|   | Quebec – Québec                             | 55,780                  | 500                              | 851 101   | 57                                   | 1 804               |
|   | Ontario                                     | 148,318                 | 1 128                            | 1 567 377                                       | 206                                  | 1 454               |
|   | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 52,234                  | 216                              | 686 949   | 38                                   | 3 257               |
|   | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 25,294                  | 75                               | 298 187   | 26                                   | 4 092               |
|   | <b>Total</b>                                | <b>301,452</b>          | <b>2 053</b>                     | <b>3 724 877</b>                                | <b>338</b>                           | <b>1 952</b>        |
| West – Ouest  | Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique      | ...                     | ...                              | ...   | 1                                    | 5 624               |
|   | Quebec – Québec                             | 20,053                  | 84                               | 372 258   | 11                                   | 4 424               |
|   | Ontario                                     | 45,173                  | 159                              | 626 050   | 42                                   | 3 983               |
|   | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 65,281                  | 587                              | 973 079   | 54                                   | 1 659               |
|   | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 88,946                  | 1 516                            | 1 059 948                                       | 169                                  | 729                 |
|   | <b>Total</b>                                | <b>220,805</b>          | <b>2 349</b>                     | <b>3 046 390</b>                                | <b>276</b>                           | <b>1 557</b>        |
| <b>Total United States – Canada –<br/>États-Unis – Canada</b> |   | <b>1,308,172</b>        | <b>15 704</b>                    | <b>16 675 499</b>                               | <b>2,027</b>                         | <b>1 199</b>        |

Table 4.28

For-Hire Trucking, 1994: Northbound Movements of  
the Top Ten Commodities, U.S. – Canada

Tableau 4.28

Camionnage pour compte d'autrui, 1994: Mouvements sud-  
nord des dix marchandises les plus payantes, États-Unis –  
Canada

| Commodity – Produit   |   | Estimated<br>Revenues   | Estimated<br>Tonnage             | Estimated<br>Tonne-<br>kilometres               | Estimated<br>Shipments               |
|---|---|-------------------------|----------------------------------|---|--------------------------------------|
|   |   | Recettes<br>estimatives | Nombre<br>estimatif<br>de tonnes | Nombre<br>estimatif<br>de tonnes-<br>kilomètres | Nombre<br>estimatif<br>d'expéditions |
|   |   | \$'000                  | '000                             | '000  | '000                                 |
| 99  | General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé  | 136,522                 | 1 992                            | 1 846 223                                       | 213                                  |
| 58  | Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers  | 134,446                 | 1 475                            | 1 254 756                                       | 281                                  |
| 42  | Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes   | 78,582                  | 798                              | 925 806   | 101                                  |
| 44  | Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages   | 54,849                  | 1 041                            | 1 083 428                                       | 72                                   |
| 09  | Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et<br>préparations à base de légumes                                  | 50,269                  | 499                              | 974 265   | 26                                   |
| 46  | Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal  | 43,228                  | 373                              | 386 225   | 110                                  |
| 50  | Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach.<br>non désignées ailleurs classées selon la fonction | 42,187                  | 217                              | 340 544   | 79                                   |
| 35  | Paper and Paperboard – Papier et carton   | 41,336                  | 766                              | 703 256   | 54                                   |
| 95  | Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et<br>fermetures   | 40,286                  | 342                              | 326 211   | 66                                   |
| 14  | Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres<br>aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.       | 40,125                  | 502                              | 588 384   | 43                                   |
|   | Other commodities – Autres produits   | 646,341                 | 7 699                            | 8 246 402                                       | 981                                  |
| <b>Total United States – Canada –<br/>États-Unis – Canada</b> |   | <b>1,308,172</b>        | <b>15 704</b>                    | <b>16 675 499</b>                               | <b>2,027</b>                         |

Table 4.29

**For-Hire Trucking, 1994: Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, U.S. – Canada**

Tableau 4.29

**Camionnage pour compte d'autrui, 1994: Mouvements sud-nord des cinq marchandises les plus payantes selon le région d'origine, États-Unis – Canada**

| Origin – Origine            | Commodity – Produit   | Estimated Revenues   | Estimated Tonnage kilometres | Estimated Tonne-                      | Estimated Shipments            |
|-----------------------------|---|----------------------|------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
|                             |   | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes   | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions |
|                             |   | \$'000               | '000                         | '000                                  | '000                           |
| Northeast – Nord-est        | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé   | 32,088               | 448                          | 268 664                               | 59                             |
|                             | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes  | 18,578               | 257                          | 162 673                               | 32                             |
|                             | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton  | 18,013               | 439                          | 291 262                               | 28                             |
|                             | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers   | 16,257               | 215                          | 111 565                               | 48                             |
|                             | 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles   | 13,897               | 89                           | 53 913                                | 39                             |
|                             | Other commodities – Autres produits   | 190,445              | 3 366                        | 2 255 653                             | 355                            |
|                             | <b>Total</b>  | <b>289,278</b>       | <b>4 814</b>                 | <b>3 143 730</b>                      | <b>561</b>                     |
| North Central – Centre-Nord | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers   | 95,731               | 1 138                        | 954 418                               | 204                            |
|                             | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé   | 55,786               | 847                          | 957 922                               | 86                             |
|                             | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes  | 27,991               | 307                          | 332 890                               | 43                             |
|                             | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 23,264               | 593                          | 582 020                               | 35                             |
|                             | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal   | 20,006               | 192                          | 197 535                               | 63                             |
|                             | Other commodities – Autres produits   | 273,858              | 3 412                        | 3 735 717                             | 420                            |
|                             | <b>Total</b>  | <b>496,636</b>       | <b>6 488</b>                 | <b>6 760 504</b>                      | <b>852</b>                     |
| South – Sud                 | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes  | 25,440               | 176                          | 351 584                               | 18                             |
|                             | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé   | 24,378               | 190                          | 334 414                               | 24                             |
|                             | 58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers   | 16,115               | 97                           | 143 749                               | 19                             |
|                             | 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles   | 15,360               | 86                           | 151 286                               | 16                             |
|                             | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages  | 14,806               | 102                          | 231 605                               | 9                              |
|                             | Other commodities – Autres produits   | 205,353              | 1 401                        | 2 512 238                             | 252                            |
|                             | <b>Total</b>  | <b>301,452</b>       | <b>2 053</b>                 | <b>3 724 877</b>                      | <b>338</b>                     |
| West – Ouest                | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes                            | 35,143               | 301                          | 699 020                               | 17                             |
|                             | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé   | 24,270               | ...                          | 285 222                               | 44                             |
|                             | 07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits                                      | 16,095               | 106                          | 275 198                               | 7                              |
|                             | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 9,507                | 76                           | 150 475                               | 11                             |
|                             | 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures                                   | 9,249                | 62                           | 51 128                                | 22                             |
|                             | Other commodities – Autres produits   | 126,541              | 1 297                        | 1 585 347                             | 175                            |
|                             | <b>Total</b>  | <b>220,805</b>       | <b>2 349</b>                 | <b>3 046 390</b>                      | <b>276</b>                     |
|                             | <b>Total United States – Canada<br/>États-Unis – Canada</b>   | <b>1,308,172</b>     | <b>15 704</b>                | <b>16 675 499</b>                     | <b>2,027</b>                   |

## Section 4 – Focus on General Freight Carriers' Activity

## Section 4 – Profil des transporteurs de marchandises générales

For the purpose of this analysis, carriers who identified the transport of general freight as their main activity in Annual Motor Carriers of Freight Survey were considered to be general freight carriers.

Pour les fins de cette analyse les transporteurs identifiant le transport de marchandises générales comme activité principale lors de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises ont été considérés comme transporteurs de marchandises générales.

General freight carriers represent the largest segment of the for-hire trucking industry. In 1994, these carriers earned almost 60% of the revenues for the intercity segment of the industry. Because they move mostly high-end finished products that weigh less than the bulk shipments of specialized carriers, the 83.8 million tonnes of freight the general freight carriers transported represented only 43% of the total tonnage.

Les transporteurs de marchandises générales représentent le segment le plus important du secteur du camionnage pour compte d'autrui. En 1994, ces transporteurs ont touché presque 60 % des recettes au titre du transport interurbain de marchandises. Comme ils transportent surtout des produits finis de prix élevé dont le poids est inférieur à celui des expéditions en vrac assurées par les transporteurs spécialisés, les 83,8 millions de tonnes de fret qu'ils ont transportées n'ont représenté que 43 % du tonnage total.

Table 4.30

General Freight Compared to Industry Total, 1994

|             | General Freight Carriers' Activity 1993<br>Activité des transporteurs des marchandises générales | Share of Total 1993<br>Part du total |
|-------------|--|--------------------------------------|
|             | '000,000   | %                                    |
| Revenues \$ | 4,287.3  | 63                                   |
| Tonnes      | 60.0   | 38                                   |
| Tonne-km    | 40 815.2   | 52                                   |
| Shipments   | 18.9   | 76                                   |

Tableau 4.30

Marchandises générales par rapport à l'ensemble du secteur, 1994

|             | General Freight Carriers' Activity 1994<br>Activité des transporteurs des marchandises générales | Share of Total 1994<br>Part du total |             |
|-------------|--|--------------------------------------|-------------|
|             | '000,000   | %                                    |             |
| Revenues \$ | 5,207.8  | 59                                   | Recettes \$ |
| Tonnes      | 83.8   | 43                                   | Tonnes      |
| Tonne-km    | 54 592.0   | 54                                   | Tonnes-km   |
| Shipments   | 19.1   | 63                                   | Expéditions |

Despite gains in their share of tonnage and tonne-kilometres, the Canada-based general freight carriers saw a 4% decrease in their share of the total intercity transportation revenues.

Malgré un accroissement de leur part du tonnage et des tonnes-kilomètres, les transporteurs de marchandises générales domiciliés au Canada ont enregistré une diminution de 4 % de leur part des recettes totales au titre du transport interurbain.

Note that the statistics presented in this section represent the activity of Canada-based carriers with annual intercity transportation revenues of \$1 million or more. These statistics may differ from the figures presented in Chapter 2 which include local activity and the activity of carriers whose operating revenues were \$1 million or more but whose intercity transportation revenues may have been less than \$1 million.

Notons que les statistiques contenues dans cette section représentent les mouvements des transporteurs domiciliés au Canada dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain se sont élevées à 1 million de dollars ou plus. Ces statistiques peuvent différer des données du Chapitre 2 qui portent sur les mouvements locaux et les mouvements des transporteurs dont les recettes d'exploitation ont atteint 1 million de dollars ou plus, mais dont les recettes au titre du transport interurbain peuvent avoir été inférieures à 1 million de dollars.

### Domestic Activity

General freight carriers earned 55% of the revenues generated by domestic freight movements of distances greater than 24 km and hauled 40% of the tonnage. After a slow year in 1993, when all indicators showed a drop from 1992, the revenues, tonnage and tonne-kilometres

### Trafic intérieur

En 1994, 55 % des recettes totales au titre du trafic intérieur sur des distances supérieures à 24 km, et 40 % du fret transporté ont été attribuables aux transporteurs de marchandises générales. Après un ralentissement de l'activité en 1993, année où tous les indicateurs ont accusé une baisse par rapport à 1992, les recettes,



Table 4.31

## Domestic Intercity Activity of Canada-based General Freight Carriers, 1993 and 1994

| General Freight               |           | 1993     | 1994     | Variation | Marchandises générales |                                 |
|-------------------------------|-----------|----------|----------|-----------|------------------------|---------------------------------|
|                               |           | %        |          |           |                        |                                 |
| Revenues                      | \$000,000 | 2,654.8  | 3,113.5  | 17        | \$000,000              | Recettes                        |
| Tonnes                        | 000 000   | 42.7     | 59.9     | 40        | 000 000                | Tonnes                          |
| Tonne-km                      | 000 000   | 23 243.4 | 30 137.6 | 30        | 000 000                | Tonnes-km                       |
| Shipments                     | 000,000   | 16.2     | 16.1     | -1        | 000,000                | Expéditions                     |
| Revenue/tonne-km <sup>1</sup> | \$        | 4.60     | 4.48     | -3        | \$                     | Recettes/tonnes-km <sup>1</sup> |
| Revenue/shipment              | \$        | 163.90   | 193.90   | 18        | \$                     | Recettes/expédition             |
| Weight/shipment               | kg        | 2 635    | 3 728    | 41        | kg                     | Poids/expédition                |
| Distance/shipment             | km        | 659      | 660      | -         | km                     | Distance/expédition             |

<sup>1</sup> This ratio is an estimate of the average of the individual shipment ratios. It may be somewhat different from the industry level ratio, calculated by dividing the estimate for total revenues by the estimate for tonne-kilometres. - Ce ratio est une estimation de la moyenne des ratios des expéditions individuelles. Il peut différer quelque peu du ratio au niveau de l'industrie, calculé en divisant l'estimation pour les recettes totales par l'estimation des tonnes-kilomètres.

attributed to these carriers showed large gains in 1994, surpassing both the 1993 and 1992 levels.

le tonnage et les tonnes-kilomètres associés à ces transporteurs ont enregistré des gains élevés en 1994, dépassant les niveaux de 1993 et 1992.

The activity of these carriers can be further divided into two categories: truckload (TL) and less-than-truckload (LTL). For the purpose of this analysis, truckload activity is defined as the delivery of a shipment or shipments weighing more than 4 500 kg, and less-than-truckload activity as the delivery of a shipment or shipments weighing 4 500 kg or less.

L'activité de ces transporteurs peut être subdivisée en deux catégories, à savoir celle du transport en charge complète (CC) et celle du transport en charge partielle (CP). Pour les fins de cette étude, on entend par «charge complète» une ou des expéditions pesant plus de 4 500 kg, et par «charge partielle» une ou des expéditions dont le poids est égal ou inférieur à 4 500 kg.

For domestic deliveries, the truckload activity led the less-than-truckload activity for tonnes hauled, tonne-kilometres performed and revenues earned. Less-than-truckload accounted for over 80% of the general freight shipments.

En ce qui concerne le trafic intérieur, le transport en charge complète a dominé le transport en charge partielle pour le nombre de tonnes transportées, le nombre de tonnes-kilomètres enregistrées et les recettes touchées. Les transporteurs en charge partielle ont compté pour plus de 80 % des expéditions de marchandises générales.

Table 4.32

## Domestic General Freight Activity, Truckload vs. Less-than-truckload, 1994

|           |           | TL       | Variation | LTL     | Variation |           |             |
|-----------|-----------|----------|-----------|---------|-----------|-----------|-------------|
|           |           | CC       | 1994/1993 | CP      | 1994/1993 |           |             |
|           |           | %        |           | %       |           |           |             |
| Revenues  | \$000 000 | 1,740.7  | 26        | 1,372.8 | 8         | \$000 000 | Recettes    |
| Tonnes    | 000 000   | 54.1     | 44        | 5.8     | 13        | 000 000   | Tonnes      |
| Tonne-km  | 000 000   | 26 112.1 | 33        | 4 025.4 | 12        | 000 000   | Tonnes-km   |
| Shipments | 000 000   | 3.0      | 29        | 13.0    | -6        | 000 000   | Expéditions |

Most goods moved by the general freight truckload carriers were classified as *general freight* since no other commodity descriptions were available. *Other food, food materials and food preparations* was the second largest with over 295,000 truckload shipments, weighing 4.1 million tonnes and generating almost \$184 million in revenues.

Tableau 4.32

## Mouvements intérieurs des marchandises générales, transport en charge complète et en charge partielle, 1994

La plupart des marchandises transportées en charge complète se sont classées dans la catégorie du *fret ordinaire*. Les autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires ont représenté la deuxième catégorie en importance, avec plus de 295 000 expéditions en charge complète, 4,1 millions de tonnes et presque 184 millions de dollars de recettes.

General freight was the main type of shipment trucked by less-than-truckload carriers as well. There were 961,000 thousand shipments of *textile fabricated materials*, weighing 435 000 tonnes. Over \$112 million in revenues were earned from delivery of this commodity.

## Transborder Activity

Carriers specializing in the movement of general freight generated 66% of the total transborder revenues. This represented a 15% increase from 1993.

Table 4.33

### Transborder Activity of Canada-based General Freight Carriers, 1993 and 1994

| General Freight               |           | 1993     | 1994     | Variation | Marchandises générales |                                 |
|-------------------------------|-----------|----------|----------|-----------|------------------------|---------------------------------|
|                               |           | %        |          |           |                        |                                 |
| Revenues                      | \$000,000 | 1,632.1  | 1,881.8  | 15        | \$000,000              | Recettes                        |
| Tonnes                        | 000 000   | 17.3     | 23.9     | 38        | 000 000                | Tonnes                          |
| Tonne-km                      | 000 000   | 17 569.5 | 23 234.0 | 32        | 000 000                | Tonnes-km                       |
| Shipments                     | 000,000   | 2.7      | 3.0      | 12        | 000,000                | Expéditions                     |
| Revenue/tonne-km <sup>1</sup> | \$        | 2.29     | 2.10     | 8         | \$                     | Recettes/tonnes-km <sup>1</sup> |
| Revenue/shipment              | \$        | 600.50   | 619.23   | 3         | \$                     | Recettes/expédition             |
| Weight/shipment               | kg        | 6 363    | 7 870    | 24        | kg                     | Poids/expédition                |
| Distance/shipment             | km        | 1 250    | 1 092    | 13        | km                     | Distance/expédition             |

<sup>1</sup> This ratio is an estimate of the average of the individual shipment ratios. It may be somewhat different from the industry level ratio, calculated by dividing the estimate for total revenues by the estimate for tonne-kilometres. – Ce ratio est une estimation de la moyenne des ratios des expéditions individuelles. Il peut différer quelque peu du ratio au niveau de l'industrie, calculé en divisant l'estimation pour les recettes totales par l'estimation des tonnes-kilomètres.

These carriers also hauled 60% of the total transborder tonnage and performed 59% of the total transborder tonne-kilometres. Tonnage and tonne-km generated by the general freight carriers increased substantially in 1994.

As witnessed in the domestic sector, transborder truckload activity surpassed less-than-truckload activity in terms of revenue, tonnes and tonne-km in 1994. However, less-than-truckload accounted for 57% of the transborder shipments (80% of the domestic shipments) carried by the general freight carriers.

Table 4.34

### Transborder General Freight Activity, Truckload vs. Less-than-truckload, 1994

|           |           | TL       | Variation | LTL     | Variation |           |             |
|-----------|-----------|----------|-----------|---------|-----------|-----------|-------------|
|           |           | CC       | 1994/1993 | CP      | 1994/1993 |           |             |
|           |           | %        |           |         | %         |           |             |
| Revenues  | \$000 000 | 1,294.7  | 29        | 587.1   | -6        | \$000 000 | Recettes    |
| Tonnes    | 000 000   | 22.6     | 40        | 1.3     | 18        | 000 000   | Tonnes      |
| Tonne-km  | 000 000   | 21 815.9 | 35        | 1 418.1 | 2         | 000 000   | Tonnes-km   |
| Shipments | 000 000   | 1.3      | 18        | 1.7     | —         | 000 000   | Expéditions |

Le *fret ordinaire* a également été le principal type d'expédition assuré par les transporteurs en charge partielle. Les expéditions de *demi-produits en textiles*, dont le poids s'est établi à 435 000 tonnes, se sont élevées à 961 000. Ces mouvements ont été à l'origine de plus de 112 millions de dollars de recettes.

## Trafic transfrontalier

En 1994, les transporteurs de marchandises générales ont compté pour 66 % des recettes totales au titre du trafic transfrontalier, soit une hausse de 15 % par rapport à 1993.

Tableau 4.33

### Mouvements transfrontaliers des transporteurs de marchandises générales domiciliés au Canada, 1993 et 1994

Ces transporteurs ont assuré l'acheminement de 60 % du tonnage transfrontalier et parcouru 59 % des tonnes-kilomètres totales au titre du trafic transfrontalier. Les chiffres sur le tonnage et les tonnes-kilomètres attribués aux transporteurs de marchandises générales ont sensiblement augmenté en 1994.

Tout comme pour le trafic intérieur, les mouvements transfrontaliers en charge complète (expédition(s) dont le poids est supérieur à 4 500 kg) ont été plus importants que les mouvements en charge partielle (expédition(s) de 4 500 kg ou moins) sur les plans des recettes, des tonnes et des tonnes-km en 1994. Cependant, le transport en charge partielle a représenté 57 % des expéditions transfrontalières (80 % du trafic intérieur) assurées par les transporteurs de fret ordinaire.

Tableau 4.34

### Mouvements transfrontaliers du marchandises générales, transport en charge complète et en charge partielle, 1994

Truckload activity generated large increases in revenues, tonnage, tonne-kilometres and number of shipments in 1994. The revenue earned from less-than-truckload shipments declined by 6% during this period. The other indicators, with the exception of tonnage, showed little or no growth.

*Road motor vehicles* was the major commodity delivered in truckload shipments, generating almost \$100 million dollars for these carriers. While general freight was the predominant description of less-than-truckload shipments, less-than-truckload shipments of *road motor vehicles* accounted for an additional \$144 million.

En 1994, le transport en charge complète a engendré des augmentations importantes sur les plans des recettes, du tonnage, des tonnes-kilomètres et du nombre d'expéditions. Les recettes tirées des expéditions en charge partielle ont diminué de 6 % pendant cette période. Les autres indicateurs, à l'exception du tonnage, ont peu progressé ou sont demeurés inchangés.

*Les véhicules automobiles routiers* transportés en charge complète ont représenté les expéditions les plus importantes effectuées par les transporteurs de marchandises générales. Cette catégorie a rapporté presque 100 millions de dollars à ces transporteurs. Bien que le fret ordinaire ait été la catégorie dominante des expéditions en charge partielle, les *véhicules automobiles routiers* transportés en charge partielle ont procuré aux transporteurs des recettes additionnelles de 144 millions de dollars.

## Chapter 5

### Private Trucking 1994

#### Introduction

This chapter presents the results of the 1994 Motor Carriers of Freight (MCF), Private Carrier Survey. Private carriers are businesses that maintain a fleet of trucks to carry their own goods. The Private Carriers Survey covers those private carriers with at least \$1 million in annual operating expenses that can provide separate accounting information for their trucking activities within the larger business. The number of carriers reporting to the survey in 1994 was 362, a decrease of 9% over 1993. In the following text, 1994 data comparisons with previous years are performed on a per carrier basis.

#### Summary

- Average operating expenses for private carriers were \$4.5 million in 1994, an increase of 9% over 1993.
- The average 1994 salary of those employed in private trucking was \$34,700 (excluding benefits), down 2% from 1993.
- The average number of employees per private carrier dropped from 50 in 1993 to 48 in 1994.
- Private carriers leased 19% of their equipment in 1994, up 2% from 1993.
- The average cost of fuel varied from a high of \$0.50 per litre in the Atlantic region to a low of \$0.42 in the Prairies.

#### Operating Expenses

Total operating expenses for private carriers in 1994 were \$16.5 billion. On a per carrier basis, operating expenses increased by 9% from \$4.2 million per carrier in 1993 to \$4.5 million in 1994 but still did not reach the 1991 height of \$4.9 million. (Figure 5.1).

The 1994 increase per carrier over 1993 was due almost entirely to an increase in average transportation expenses (up 15%) which included such items as fuel, owner operator payments and purchased transportation. Average terminal expenses decreased by almost 20% between 1993 and 1994. Terminal expenses claimed the lowest portion of operating expenses. See Table 5.1 for summary statistics by region.

## Chapitre 5

### Camionnage pour compte propre, 1994

#### Introduction

Ce chapitre présente les résultats de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM), transporteurs pour compte propre, 1994. Les transporteurs pour compte propre sont des entreprises qui exploitent un parc de camions servant à transporter leurs propres marchandises. L'enquête des transporteurs pour compte propre vise les transporteurs pour compte propre dont les dépenses annuelles d'exploitation s'élèvent à 1 million de dollars et plus et qui sont en mesure de fournir des renseignements comptables distincts pour leurs activités de camionnage au sein de l'entreprise globale. Le nombre de transporteurs déclarants s'est établi à 362 en 1994, un recul de 9 % par rapport à 1993. Dans le texte qui suit, les comparaisons des données de 1994 à celles des années précédentes sont faites par transporteur.

#### Sommaire

- Les dépenses moyennes d'exploitation des transporteurs pour compte propre se sont chiffrées à 4,5 millions de dollars en 1994, une progression de 9 % par rapport à 1993.
- En 1994, la rémunération moyenne des employés du secteur du camionnage pour compte propre s'est établie à 34 700 dollars (avantages sociaux non compris), soit une baisse de 2 % par rapport à 1993.
- Le nombre moyen d'employés par transporteur pour compte propre est passé de 50 à 48 entre 1993 et 1994.
- Les transporteurs routiers pour compte propre ont loué 19 % de leur matériel en 1994, une hausse de 2 % par rapport à l'année précédente.
- Le coût moyen du carburant a varié d'un maximum de 0,50 \$ le litre dans la région de l'Atlantique à un minimum de 0,42 \$ le litre dans les Prairies.

#### Dépenses d'exploitation

En 1994, les dépenses totales d'exploitation des transporteurs pour compte propre se sont élevées à 16,5 milliards de dollars. Les dépenses d'exploitation par transporteur sont passées de 4,2 millions de dollars en 1993 à 4,5 millions de dollars en 1994, une augmentation de 9 % qui n'a toutefois pas permis d'atteindre le sommet de 4,9 millions de dollars enregistré en 1991. (figure 5.1)

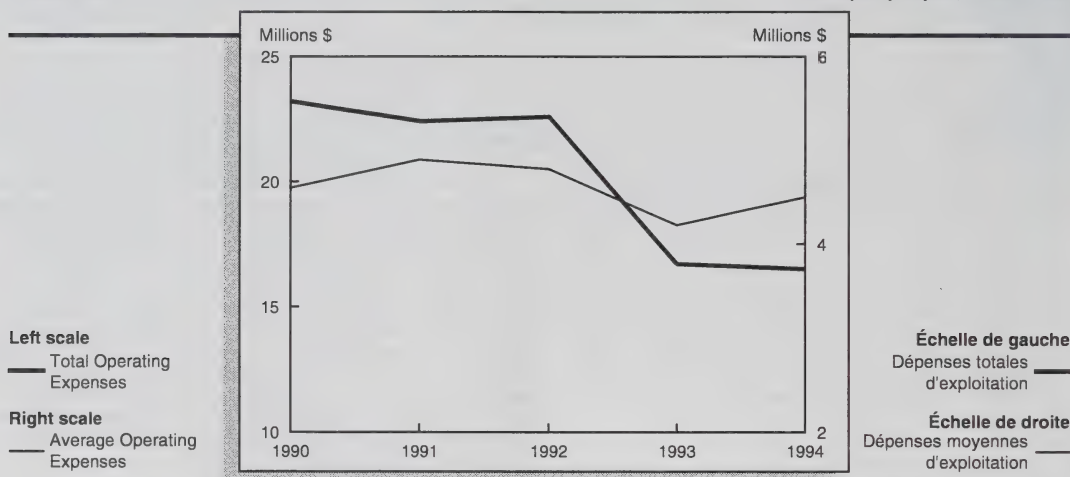
La progression observée par transporteur entre 1993 et 1994 est presque entièrement attribuable à l'augmentation des frais moyens de transport (+15 %) qui couvrent notamment le carburant, les paiements au titre des chauffeurs contractants et l'achat d'autres services de transport. Les frais moyens de terminus ont reculé de près de 20 % entre 1993 et 1994, accaparant ainsi la plus faible portion des dépenses d'exploitation. Les statistiques sommaires selon la région apparaissent au tableau 5.1.



Figure 5.1

# Operating Expenses, Private Trucking, 1990-1994

# Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte propre, 1990-1994



In all regions, transportation expenses claimed the largest share of operating expenses followed by administrative and then garage expenses. Ontario had the highest total operating expenses, followed by Quebec and the Prairies. However, on a per carrier basis, British Columbia had the highest total operating expenses at \$8.1 million followed by the Prairies (\$5.4 million) and then Ontario (\$4.7 million). Table 5.2 shows a more detailed breakdown of total operating expenses.

## Employment

The total number employed in private trucking in 1994 was 17,400. The total expenditure for salaries and wages was \$603 million (excluding benefits). The average salary was \$34,700 (excluding benefits), down 2% from \$35,500 in 1993. This varied from a high of \$39,300 in British Columbia to a low of \$31,800 in the Prairies. The average number of employees per private carrier declined from 50 in 1993 to 48 in 1994.

Nationally in 1994, highway drivers were the highest paid of all the private trucking employment categories (\$38,700) and local drivers the lowest paid (\$32,700) (Figure 5.2).

At the regional level, this pattern was repeated in Québec, Ontario and the Prairies. In British Columbia, highway drivers were also the highest paid at \$43,500 but administration and other personnel were the lowest paid at \$33,800. In British Columbia, local drivers were the second highest paid category at \$40,800. In the Atlantic region, mechanics and maintenance employees were the

Dans toutes les régions, les frais de transport ont accaparé la portion la plus importante des dépenses d'exploitation, suivis des frais d'administration, puis des frais de garage. L'Ontario a affiché les dépenses totales d'exploitation les plus élevées, le Québec obtient le second rang suivi des Prairies. Toutefois, la Colombie-Britannique a enregistré les dépenses totales d'exploitation les plus élevées par transporteur, soit 8,1 millions de dollars, suivie des Prairies (5,4 millions de dollars), puis de l'Ontario (4,7 millions de dollars). Le tableau 5.2 présente une ventilation plus détaillée des dépenses totales d'exploitation.

## Emploi

Le nombre total d'employés dans le secteur du camionnage pour compte propre s'est élevé à 17 400 en 1994. Les dépenses totales au titre des traitements et salaires se sont chiffrées à 603 millions de dollars (avantages sociaux non compris). La rémunération moyenne s'est établie à 34 700 dollars (avantages sociaux non compris), soit un recul de 2 % par rapport au revenu moyen de 35 500 dollars enregistré en 1993. La rémunération moyenne a varié d'un maximum de 39 300 dollars en Colombie-Britannique à un minimum de 31 800 dollars dans les Prairies. Le nombre moyen d'employés par transporteur pour compte propre est passé de 50 à 48 entre 1993 et 1994.

À l'échelle nationale, les chauffeurs de longue distance ont obtenu, en 1994, les revenus les plus élevés de toutes les catégories d'emploi du camionnage pour compte propre (38 700 dollars), et les conducteurs locaux, les revenus les moins élevés (32 700 dollars) (figure 5.2).

À l'échelle régionale, cette tendance a été observée au Québec, en Ontario et dans les Prairies. En Colombie-Britannique, les conducteurs de longue distance ont également représenté le groupe le mieux rémunéré avec un revenu moyen de 43 500 dollars, mais ce sont les employés de l'administration et les autres employés qui ont touché les revenus les moins élevés, soit 33 800 dollars, tandis que les conducteurs locaux occupaient

Table 5.1

**Summary Statistics by Region of Domicile  
Private Carriers, 1994**

|    |   |                   | Canada           | Atlantic<br>Atlantique | Quebec<br>Québec | Ontario        | Prairies       | British<br>Columbia<br>Colombie-<br>Britannique |
|----|---|-------------------|------------------|------------------------|------------------|----------------|----------------|---|
| 1  | Carriers reporting –<br>Transporteurs déclarants  | No. – Nbre        | 362              | 17                     | 108              | 167            | 45             | 25  |
| 2  | <b>Total Operating Expenses<sup>1</sup> –<br/>Total, dépenses d'exploitation<sup>1</sup></b>                          | "                 | <b>1,645,324</b> | <b>63,301</b>          | <b>360,139</b>   | <b>778,518</b> | <b>241,532</b> | <b>201,833</b>                                  |
| 3  | Transportation Expenses –<br>Frais de transport   | "                 | 1,027,365        | 38,686                 | 226,567          | 481,832        | 173,401        | 106,880   |
| 4  | Maintenance and Garage Expenses –<br>Dépenses d'entretien et frais de<br>garage                                       | "                 | 173,333          | 10,011                 | 46,235           | 73,829         | 18,682         | 24,576  |
| 5  | Terminal Expenses – Frais de<br>terminus  | "                 | 79,982           | 3,391                  | 10,037           | 40,205         | 7,689          | 18,661  |
| 6  | Administrative and General Office<br>Expenses <sup>2</sup> – Frais d'administration<br>et frais généraux <sup>2</sup> | "                 | 364,643          | 11,214                 | 77,300           | 182,653        | 41,760         | 51,717  |
| 7  | <b>Total Number of employees<sup>3</sup> –<br/>Total, nombre d'employés<sup>3</sup></b>                               | <b>No. – Nbre</b> | <b>19,330</b>    | <b>734</b>             | <b>4,967</b>     | <b>8,451</b>   | <b>2,737</b>   | <b>2,441</b>                                    |
| 8  | <b>Total Salaries and wages –<br/>Total, traitements et salaires</b>  | <b>\$'000</b>     | <b>602,934</b>   | <b>22,784</b>          | <b>140,056</b>   | <b>269,277</b> | <b>77,759</b>  | <b>93,060</b>                                   |
| 9  | <b>Total Equipment Operated – Total,<br/>du matériel productif en service</b>   | <b>No. – Nbre</b> | <b>22,291</b>    | <b>673</b>             | <b>5,241</b>     | <b>10,311</b>  | <b>3,382</b>   | <b>2,684</b>                                    |
| 10 | Straight trucks – Camions   | "                 | 8,531            | 440                    | 1,913            | 3,699          | 1,513          | 966   |
| 11 | Road tractors – Tracteurs routiers  | "                 | 4,805            | 74                     | 1,156            | 2,410          | 600            | 565   |
| 12 | Semi-trailers – Semi-remorques  | "                 | 7,471            | 144                    | 1,657            | 3,614          | 1,057          | 999   |
| 13 | Other – Autres  | "                 | 1,484            | 15                     | 515              | 588            | 212            | 154   |

<sup>1</sup> Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

<sup>2</sup> Includes marketing, traffic and sales expenses. – Comprend les frais de commercialisation, de trafic et des services de vente.

<sup>3</sup> Includes driver services. – Comprend les services des conducteurs.

Figure 5.2

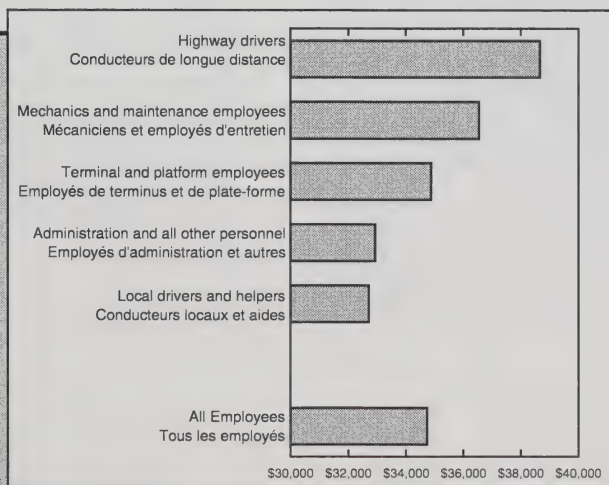
**Average Salaries, Private Trucking,  
1994**


Figure 5.2

**Rémunération moyenne, camionnage pour  
compte propre, 1994**

Table 5.2

**Operating Expenses by Region of Domicile  
Private Carriers, 1994**

Tableau 5.2

**Statistiques sommaires selon la région de domicile  
Camionnage pour compte propre, 1994**

|   | Canada               | Atlantic<br>Atlantique | Quebec<br>Québec   | Ontario            | Prairies           | British<br>Columbia<br>Colombie-<br>Britannique |
|---|----------------------|------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---|
|   | Dollars              |                        |                    |                    |                    |   |
| 1 Highway drivers – Chauffeurs de longue distance   | 170,725,156          | 3,842,445              | 40,038,143         | 83,142,556         | 22,577,538         | 21,124,474                                      |
| 2 Local drivers and helpers – Chauffeurs locaux et aides  | 241,755,874          | 11,408,610             | 60,545,902         | 96,891,195         | 35,104,078         | 37,806,089                                      |
| 3 Mechanics and maintenance employees – Mécaniciens et personnel de l'entretien   | 39,617,598           | 2,239,288              | 9,470,063          | 16,816,226         | 4,280,455          | 6,811,566                                       |
| 4 Terminal and platform employees – Employés de terminus et de plate-forme  | 65,835,148           | 2,321,047              | 7,519,296          | 33,340,312         | 4,606,906          | 18,047,587                                      |
| 5 Administration and all other personnel – Administration et tous les autres employés   | 85,000,716           | 2,972,207              | 22,482,767         | 39,086,457         | 11,188,766         | 9,270,518                                       |
| 6 Benefits (including unemployment and health insurance and others) – Bénéfices (incluant assurance-chômage et assurance-maladie et autres) | 142,239,365          | 5,223,735              | 33,803,823         | 64,148,665         | 16,834,953         | 22,228,189                                      |
| 7 Fuel (including tax) – Carburant (taxe comprise)  | 130,009,552          | 6,604,037              | 33,988,006         | 59,897,368         | 16,375,344         | 13,144,797                                      |
| 8 Owner-Operator expenses – Paiements aux chauffeurs-contractants   | 77,906,448           | 4,956,043              | 27,594,171         | 30,550,051         | 11,967,783         | 2,838,400                                       |
| 9 Vehicle rent (short term) – Location de véhicules (à court terme)   | 5,309,715            | 41,142                 | 1,042,296          | 1,671,527          | 2,355,309          | 199,411   |
| 10 Vehicle lease (long term) – Location de véhicules (à long terme)   | 75,609,220           | 1,777,475              | 20,405,650         | 36,324,334         | 10,641,939         | 6,459,822                                       |
| 11 Purchased transportation – Achat de services de transport  | 241,680,491          | 6,342,753              | 25,434,022         | 134,874,972        | 56,966,080         | 18,062,664                                      |
| 12 Maintenance and repairs – Dépenses d'entretien et frais de garage  | 133,715,858          | 7,772,504              | 36,764,654         | 57,012,881         | 14,401,450         | 17,764,369                                      |
| 13 Depreciation of revenue equipment – Amortissement du matériel productif  | 84,368,837           | 3,713,022              | 17,518,913         | 38,479,642         | 17,413,120         | 7,244,140                                       |
| 14 Depreciation of buildings, and other equipment – Amortissement des bâtiments et autre matériel   | 14,147,257           | 1,069,426              | 2,518,074          | 6,864,333          | 3,082,338          | 613,086   |
| 15 Insurance – Assurance  | 17,479,260           | 692,431                | 4,093,105          | 7,955,557          | 2,527,148          | 2,211,019                                       |
| 16 Safety and compliance – Sécurité et réglementation   | 4,208,310            | 142,926                | 408,461            | 2,513,082          | 913,808            | 230,033   |
| 17 Other expenses – Autres dépenses   | 115,715,259          | 2,182,377              | 16,511,531         | 68,949,091         | 10,295,373         | 17,776,887                                      |
| 18 <b>Total</b>   | <b>1,645,324,133</b> | <b>63,301,470</b>      | <b>360,138,892</b> | <b>778,518,280</b> | <b>241,532,405</b> | <b>201,833,086</b>                              |



highest paid at \$35,000, while terminal and platform employees were the lowest paid at \$32,200.

In 1994, highway and local drivers together accounted for 68% of private trucking employees. Highway drivers accounted for 25% of private trucking employment in 1994, up 3% from 1990. Local drivers, at 43% of private trucking employment in 1994, continued to retain approximately the same share as in 1990.

The increase in highway drivers' share of private trucking employment between 1990 and 1994 was consistent with a recent increase in the proportion of private carriers that categorized themselves as having predominantly intercity trips. In 1994, 51% (up from 34% in 1993) of private carriers indicated that more than half their trips were intercity. Changes in the regulatory environment (including the *Free Trade Agreement*, the *North American Free Trade Agreement*, and the deregulation of the trucking industry in Canada) may have accounted for some of this increase.

Local drivers are paid less than highway drivers since they are more likely to drive straight trucks which do not require as much driver training as tractor trailers. However, the gap between the average salaries of local and long distance drivers narrowed between 1990 and 1994. (Figure 5.3). This could be a reflection of the increase in skill level required of truckers in a more competitive economy. Delivery truck drivers are also seen as company representatives and are sometimes required to set up and assemble the items they deliver.

Private carriers have a different employment pattern than from for-hire carriers. The average number of employees per private carrier in 1994 was 48 compared to 52 per for-hire carrier. Private carriers employed a higher percentage of drivers than for-hire carriers and paid them more, possibly because their drivers were also company representatives. The average 1994 salary (including benefits) for private trucking employees was \$42,900 compared to \$40,000 for employees in for-hire trucking. The average number of drivers per private carrier was 33 compared to 30 for For-hire truckers.

le second rang avec une rémunération de 40 800 dollars. Dans la région de l'Atlantique, les mécaniciens et le personnel de l'entretien ont touché les salaires les plus élevés, soit 35 000 dollars, tandis que les employés de terminus et de plate-forme touchaient les salaires les moins élevés, soit 32 200 dollars.

En 1994, les conducteurs de longue distance et les conducteurs locaux représentaient ensemble 68 % des employés du secteur du camionnage pour compte propre. Les conducteurs de longue distance occupaient 25 % des emplois dans le secteur du camionnage pour compte propre en 1994, une hausse de 3 % par rapport à 1990. Les conducteurs locaux, quant à eux, représentaient 43 % des employés du secteur du camionnage pour compte propre en 1994, soit environ la part des emplois qu'ils occupaient en 1990.

L'augmentation de la part des emplois du secteur du camionnage pour compte propre occupés par les conducteurs de longue distance entre 1990 et 1994 correspond à une hausse récente de la proportion des transporteurs routiers pour compte propre qui déclarent effectuer principalement des expéditions interurbaines. En 1994, 51 % des transporteurs routiers pour compte propre ont déclaré que plus de la moitié de leurs expéditions étaient interurbaines (comparativement à 34 % en 1993). Cette progression pourrait être partiellement imputable aux modifications apportées au cadre réglementaire (notamment l'*Accord de libre-échange*, l'*Accord de libre-échange nord-américain* et la déréglementation du secteur du transport routier au Canada).

Les conducteurs locaux sont moins bien rémunérés que les conducteurs de longue distance dans la mesure où ils sont plus susceptibles de conduire des camions, travail qui ne requiert pas autant de formation que la conduite de véhicules articulés. Toutefois, l'écart entre la rémunération moyenne des conducteurs locaux et celle des conducteurs de longue distance s'est rétréci entre 1990 et 1994. (figure 5.3) Cette situation pourrait traduire la hausse du niveau de compétence exigé des conducteurs dans une économie soumise à une concurrence accrue. Les conducteurs de camion de livraison sont aussi perçus comme des représentants de l'entreprise et sont quelquefois tenus de monter et d'assembler les produits qu'ils livrent.

Les transporteurs pour compte propre et les transporteurs pour compte d'autrui suivent des tendances différentes au chapitre de l'emploi. En 1994, le nombre moyen d'employés par transporteur pour compte propre s'est élevé à 48 comparativement à 52 pour les transporteurs pour compte d'autrui. Les transporteurs pour compte propre emploient un pourcentage plus élevé de chauffeurs que les transporteurs pour compte d'autrui et ils les rémunèrent mieux, vraisemblablement parce que leurs conducteurs agissent également à titre de représentants de l'entreprise. La rémunération moyenne des employés de transporteurs routiers pour compte propre en 1994 s'est établie à 42 900 dollars (avantages sociaux compris) comparativement à 40 000 dollars pour les employés de transporteurs routiers pour compte d'autrui. Les transporteurs pour compte propre ont employé en moyenne 33 conducteurs comparativement à 30 dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui.



Table 5.3

**Employees, Salaries and Wages<sup>1</sup> by Region of Domicile Private Carriers, 1994**

Tableau 5.3

**Employés, traitements et salaires<sup>1</sup> selon la région de domicile, Camionnage pour compte propre, 1994**

|    |  |            | Canada  | Atlantic   | Quebec  | Ontario | Prairies | British Columbia     |
|----|--|------------|---------|------------|---------|---------|----------|----------------------|
|    |  |            |         | Atlantique | Québec  |         |          | Colombie-Britannique |
| 1  | Carriers reporting – Transporteurs déclarants  | No. – Nbre | 362     | 17         | 108     | 167     | 45       | 25                   |
| 2  | Highway drivers <sup>2</sup> – Chauffeurs de longue distance <sup>2</sup>                          | No. – Nbre | 4,416   | 112        | 1,051   | 2,134   | 633      | 486                  |
| 3  | Salaries and wages <sup>2</sup> – Salaires et traitements <sup>2</sup>                             | \$         | 170,725 | 3,842      | 40,038  | 83,143  | 22,578   | 21,124               |
| 4  | Average salaries and wages <sup>2</sup> – Salaires et traitements moyens <sup>2</sup>              | "          | 38,661  | 34,308     | 38,095  | 38,961  | 35,668   | 43,466               |
| 5  | Local drivers and helpers <sup>2</sup> – Chauffeurs locaux et aides <sup>2</sup>                   | No. – Nbre | 7,390   | 340        | 1,992   | 2,952   | 1,179    | 927                  |
| 6  | Salaries and wages <sup>2</sup> – Salaires et traitements <sup>2</sup>                             | \$         | 241,756 | 11,409     | 60,546  | 96,891  | 35,104   | 37,806               |
| 7  | Average salaries and wages <sup>2</sup> – Salaires et traitements moyens <sup>2</sup>              | "          | 32,714  | 33,555     | 30,395  | 32,822  | 29,774   | 40,783               |
| 8  | Mechanics and maintenance employees – Mécaniciens et personnel de l'entretien                      | No. – Nbre | 1,084   | 64         | 257     | 467     | 129      | 168                  |
| 9  | Salaries and wages – Salaires et traitements   | \$         | 39,618  | 2,239      | 9,470   | 16,816  | 4,280    | 6,812                |
| 10 | Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens  | "          | 36,548  | 34,989     | 36,848  | 36,009  | 33,182   | 40,545               |
| 11 | Terminal and platform employees <sup>3</sup> – Employés de terminus et de plate-forme <sup>3</sup> | No. – Nbre | 1,888   | 72         | 233     | 935     | 136      | 511                  |
| 12 | Salaries and wages <sup>3</sup> – Salaires et traitements <sup>3</sup>                             | \$         | 65,835  | 2,321      | 7,519   | 33,340  | 4,607    | 18,048               |
| 13 | Average salaries and wages <sup>3</sup> – Salaires et traitements moyens <sup>3</sup>              | "          | 34,870  | 32,237     | 32,272  | 35,658  | 33,874   | 35,318               |
| 14 | Administration and all other personnel – Administration et tous les autres employés                | No. – Nbre | 2,581   | 88         | 702     | 1,150   | 368      | 274                  |
| 15 | Salaries and wages – Salaires et traitements   | \$         | 85,001  | 2,972      | 22,483  | 39,086  | 11,189   | 9,271                |
| 16 | Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens  | "          | 32,933  | 33,775     | 32,027  | 33,988  | 30,404   | 33,834               |
| 17 | Total Number of Employees <sup>4</sup> – Total nombre d'employés <sup>4</sup>                      | No. – Nbre | 17,360  | 676        | 4,234   | 7,639   | 2,445    | 2,366                |
| 18 | Salaries and wages <sup>4</sup> – Salaires et traitements <sup>4</sup>                             | \$         | 602,934 | 22,784     | 140,056 | 269,277 | 77,758   | 93,060               |
| 19 | Average salaries and wages <sup>4</sup> – Salaires et traitements moyens <sup>4</sup>              | "          | 34,731  | 33,704     | 33,079  | 35,250  | 31,803   | 39,332               |

<sup>1</sup> Excludes employee benefits. – Ne comprend pas les avantages aux employés.

<sup>2</sup> Excludes owner operators. – Ne comprend pas les chauffeurs contractants.

<sup>3</sup> Other than office. – Autres que les employés de bureau.

<sup>4</sup> Excludes agency drivers. – Ne comprend pas les services de conducteurs.

Figure 5.3

### Highway and Local Drivers, Average Salary, Private Trucking, 1990-1994

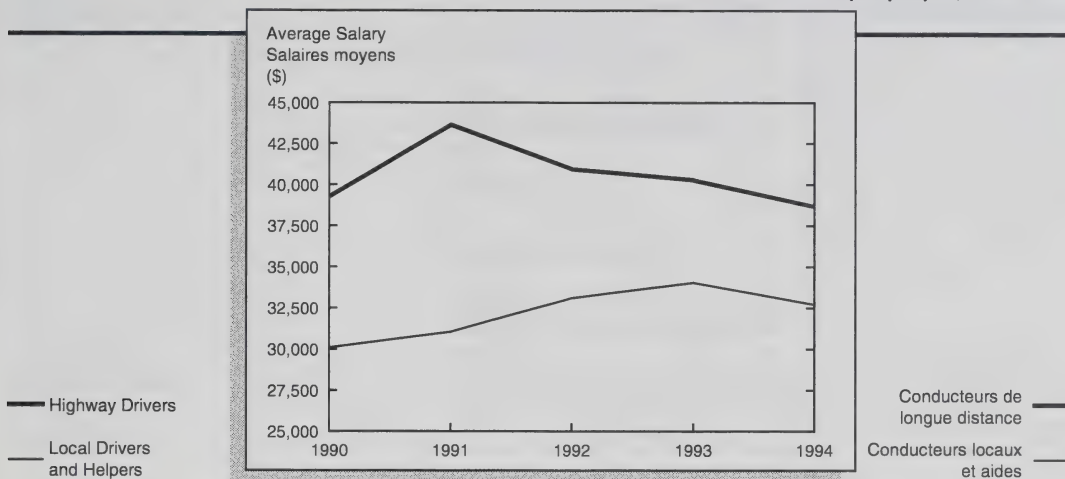


Figure 5.3

### Conducteurs locaux et de longue distance, rémunération moyenne, camionnage pour compte propre, 1990-1994

#### Equipment

The total number of pieces of equipment operated by private carriers in 1994 was 22,300. Nationally, more than 4,000 pieces, or 19% of the fleet surveyed, were leased, an increase of 2% over 1993. The percentage of equipment leased by private carriers in recent years has ranged from highs of 20% in 1990 and 1991 to a low of 17% in 1993. See (Figure 5.4). Leased equipment represents a smaller capital investment for a carrier and improves its ability to respond to economic change.

#### Comparing Private and For-hire Carriers

- Private carriers surveyed have total operating expenses of at least \$1 million. The results presented here are from the Private Carrier Survey – an annual survey.
- For-hire carriers surveyed have total operating revenues of at least \$1 million. The results presented here are from the For-hire trucking survey (MCF).
- Data users should be aware however, that comparisons between private and for-hire carriers should be treated with caution.

#### Matériel

Le nombre total d'unités en service exploitées par des transporteurs pour compte propre s'est établi à 22 300 en 1994.

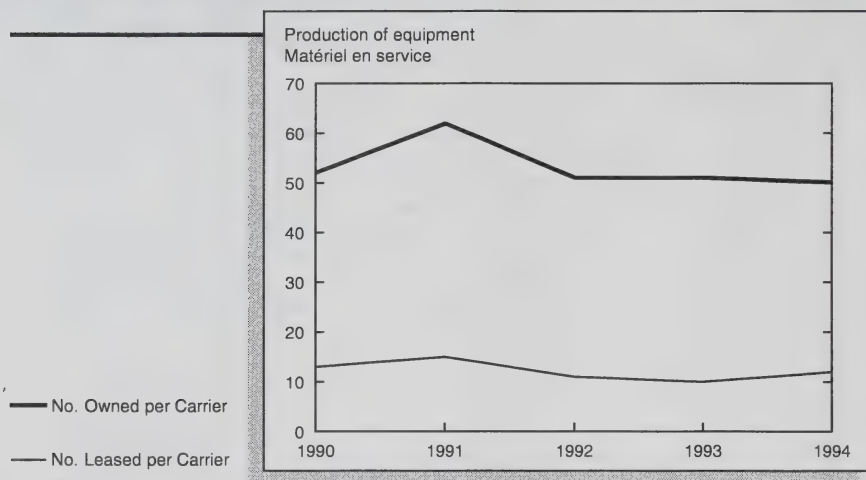
À l'échelle nationale, plus de 4 000 unités, ou 19 % du parc de véhicules visé par l'enquête, étaient louées, ce qui représente une augmentation de 2 % par rapport à 1993. Le pourcentage du matériel loué par les transporteurs routiers pour compte propre au cours des dernières années a varié d'un sommet de 20 % enregistré en 1990 et en 1991 à un creux de 17 % en 1993. (figure 5.4) La location de matériel réduit les dépenses en capital des transporteurs routiers et augmente leur capacité à s'adapter aux changements économiques.

#### Comparaison entre les transporteurs pour compte propre et les transporteurs pour compte d'autrui

- Les transporteurs routiers pour compte propre visés par l'enquête affichent des dépenses totales d'exploitation de 1 million de dollars et plus. Les résultats présentés ici proviennent de l'enquête sur les transporteurs pour compte-propre – une enquête annuelle.
- Les transporteurs routiers pour compte d'autrui visés par l'enquête déclarent des recettes totales d'exploitation de 1 million de dollars et plus. Les résultats présentés ici sont tirés de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (ETRM).
- Les utilisateurs de données doivent toutefois faire preuve de prudence lorsque des comparaisons entre les transporteurs pour compte propre et les transporteurs pour compte d'autrui sont établies.

Figure 5.4

# Production equipment, Owned and Leased, Private Trucking, 1990-1994



The 1994 share increase in equipment leased by private carriers coincided with a steady decline in the number of pieces of equipment owned per carrier from 62 pieces in 1991 to 50 pieces in 1994 (Leased equipment per carrier went from 10 pieces in 1993 to 12 pieces in 1994).

In 1994, 38 % of all pieces of equipment operated by private carriers were straight trucks, followed by semi-trailers (34%), road tractors (22%), and other equipment (7%). The percentage of straight trucks operated remained fairly constant between 1990 and 1994 at an average of 38%. Similarly, the percentage of road tractors operated has remained constant since 1992 at 22%.

Regionally, the Atlantic provinces operated by far the highest percentage of straight trucks at 65% of all equipment operated. Ontario, British Columbia, and Québec operated the lowest at approximately 36% each. (Figure 5.5). Straight trucks are usually used for local pick-up and delivery. More detailed information about equipment operated is presented in Table 5.4.

On average in 1994, private carriers operated more power units (owned and leased) than for-hire carriers (37 units per carrier versus 25 for the For-hire carriers) and were more likely to lease them. Twenty-two percent were leased compared to only 13% for for-hire carriers. Of the power units operated by private carriers, 64% are straight trucks. In contrast, the survey of For-hire carriers reports 21% of the power units operated by For-hire carriers are straight trucks.

Figure 5.4

# Matériel en service, possédé et loué, camionnage pour compte propre, 1990-1994

L'augmentation de la proportion de matériel loué par les transporteurs routiers pour compte propre en 1994 a coïncidé avec une diminution soutenue du nombre d'unités de matériel possédées par transporteur, ce nombre étant passé de 62 unités en 1991 à 50 unités en 1994 (quant aux unités de matériel louées, leur nombre est passé de 10 à 12 par transporteur entre 1993 et 1994).

En 1994, les camions représentaient 38 % de l'ensemble du matériel exploité par les transporteurs routiers pour compte propre, suivis des semi-remorques (34 %), des tracteurs routiers (22 %), puis des autres types de matériel (7 %). La proportion de camions exploités est restée assez stable entre 1990 et 1994, s'établissant en moyenne à 38% du matériel productif en service. De façon analogue, la proportion des tracteurs routiers en service est demeurée constante depuis 1992, soit 22 %.

À l'échelle régionale, les provinces de l'Atlantique ont exploité la proportion la plus élevée, et de loin, de camions, soit 65 % de l'ensemble du matériel productif en service. Le plus faible pourcentage enregistré à ce chapitre, soit environ 36 %, a été observé en Ontario, en Colombie-Britannique et au Québec. (figure 5.5). En général, les camions servent à ramasser et à livrer des marchandises localement. Le tableau 5.4 présente des renseignements plus détaillés sur le matériel productif en service.

En 1994, les transporteurs routiers pour compte propre ont exploité en moyenne un nombre plus élevé d'unités motorisées (possédées et louées) que les transporteurs pour compte d'autrui (37 unités par transporteur pour les premiers comparativement à 25 pour les seconds) et se sont montrés plus susceptibles de louer ce matériel. En effet, ils ont loué 22 % de leurs unités motorisées comparativement à 13 % seulement dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui. Les camions représentent 64 % des unités motorisées exploitées par les transporteurs pour compte propre. Par opposition, l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui indique que les camions représentent 21 % des unités motorisées exploitées par des transporteurs pour compte d'autrui.

Figure 5.5

### Revenue Equipment by Region, Private Carriers, 1994

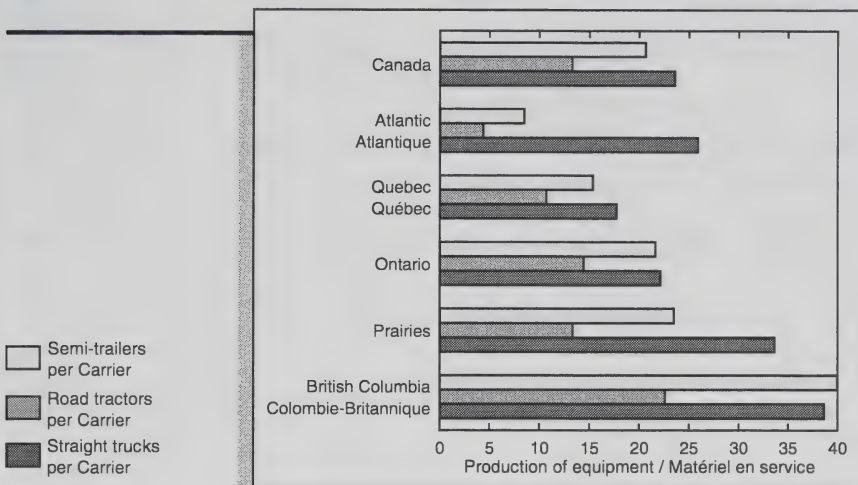


Figure 5.5

### Matériel productif selon la région, camionnage pour compte propre, 1994

Table 5.4

#### Motor Carriers of Freight, 1994: Revenue Equipment Operated by Province and Territory of Domicile, Private Carriers

|  | Canada | Atlantic<br>Atlantique | Quebec<br>Québec | Ontario | Prairies | British<br>Columbia<br>Colombie-Britannique |
|--|--------|------------------------|------------------|---------|----------|---|
| Number – Nombre                                    |        |                        |                  |         |          |   |
| Straight Trucks – Camions                          |        |                        |                  |         |          |   |
| Owned – Possédés                                   | 6,995  | 394                    | 1505             | 2884    | 1300     | 912   |
| Leased – Loués                                     | 1,536  | 46                     | 408              | 815     | 213      | 54  |
| Total  | 8531   | 440                    | 1913             | 3699    | 1513     | 966   |
| Road Tractors – Tracteurs routiers                 |        |                        |                  |         |          |   |
| Owned – Possédés                                   | 3,358  | 74                     | 892              | 1469    | 472      | 451   |
| Leased – Loués                                     | 1,447  | –                      | 264              | 941     | 128      | 114   |
| Total  | 4805   | 74                     | 1156             | 2410    | 600      | 565   |
| Semi-Trailers – Semi-remorques                     |        |                        |                  |         |          |   |
| Owned – Possédés                                   | 6,429  | 130                    | 1538             | 2940    | 929      | 892   |
| Leased – Loués                                     | 1,042  | 14                     | 119              | 674     | 128      | 107   |
| Total  | 7471   | 144                    | 1657             | 3614    | 1057     | 999   |
| Other revenue equipment – Autre matériel productif |        |                        |                  |         |          |   |
| Owned – Possédés                                   | 1,252  | 15                     | 392              | 525     | 166      | 154   |
| Leased – Loués                                     | 232    | –                      | 123              | 63      | 46       | –   |
| Total  | 1484   | 15                     | 515              | 588     | 212      | 154   |
| <b>Total</b>                                       |        |                        |                  |         |          |   |
| Owned – Possédés                                   | 18,034 | 613                    | 4327             | 7818    | 2867     | 2409  |
| Leased – Loués                                     | 4,257  | 60                     | 914              | 2493    | 515      | 275   |
| Total  | 22291  | 673                    | 5241             | 10311   | 3382     | 2984  |

Tableau 5.4

#### Transporteurs routiers de marchandises, 1994: Matériel productif en service selon la province ou le territoire de domicile, camionnage pour compte propre



Table 5.5

**Annual Distance Travelled by Straight Trucks and Road Tractors by Region of Domicile Private Carriers, 1994**

|   | Canada       | Atlantic<br>Atlantique | Quebec<br>Québec | Ontario | Prairies | British<br>Columbia<br>Colombie-<br>Britannique |
|---|--------------|------------------------|------------------|---------|----------|---|
| <b>Straight Trucks – Camions</b>  |              |                        |                  |         |          |   |
| Straight Trucks Owned – Camions possédés                                    | 6,995        | 394                    | 1,505            | 2,884   | 1,300    | 912   |
| Straight Trucks Leased – Camions loués                                      | 1,536        | 46                     | 408              | 815     | 213      | 54  |
| Kilometres (Straight Trucks) – Kilometres (Camions)                         | '000 418,789 | 19,285                 | 97,206           | 178,788 | 76,816   | 46,693  |
| Average Distance per Straight Truck – Distance moyenn par camions           | 49,090       | 43,829                 | 50,813           | 48,334  | 50,771   | 48,337  |
| <b>Road Tractors – Tracteurs routiers</b>                                   |              |                        |                  |         |          |   |
| Road Tractors Owned – Tracteurs routiers possédés                           | 3,358        | 74                     | 892              | 1,469   | 472      | 451   |
| Road Tractors Leased – Tracteurs routiers loués                             | 1,447        | –                      | 264              | 941     | 128      | 114   |
| Kilometres (Road Tractors) – Kilometres (Tracteurs routiers)                | '000 451,723 | 6,063                  | 108,432          | 234,553 | 52,287   | 50,387  |
| Average Distance per Road Tractors – Distance moyenn par tracteurs routiers | 94,011       | 81,932                 | 93,800           | 97,325  | 87,145   | 89,180  |

Tableau 5.5

**Distance annuelle parcourue par les camions et les tracteurs routiers selon la région de domicile Camionnage pour compte propre, 1994**

**Distance Travelled**

Road tractors operated by private carriers in 1994 travelled an average distance of 94,000 km., while straight trucks travelled only 49,000 km. In Ontario, straight trucks travelled 50% of the distance travelled by road tractors, while in the Prairies, straight trucks travelled 58% of the distance travelled by road tractors. (Figure 5.6). This may reflect the different geographies and commodities of the two regions. Table 5.5 presents more detailed information on this topic.

**Fuel Consumption**

Private carriers consumed over 284 million litres of fuel in 1994 at a cost of \$130 million. This represents an average cost of \$0.46 per litre. Regionally, the average cost varied from a high of \$ 0.50 per litre in the Atlantic region to a low of \$0.42 per litre in the Prairies.

In 1994, a private carrier spent, on average, \$359 thousand or 8% of total operating expenses on fuel. For-hire carriers of general freight (including both TL and LTL carriers) spent 9% of total operating expenses on fuel. See Table 5.6 for a regional breakdown of fuel expenses.

**Distance parcourue**

En 1994, les tracteurs routiers exploités par les transporteurs pour compte propre ont parcouru en moyenne 94 000 km, comparativement à 49 000 km seulement pour les camions. En Ontario, les camions ont parcouru 50 % de la distance parcourue par les tracteurs routiers, tandis que dans les Prairies, ils ont franchi 58 % de la distance parcourue par les tracteurs routiers. (figure 5.6) Il est probable que ces données traduisent des différences entre ces régions sur le plan de la géographie et des marchandises transportées. Le tableau 5.5 présente des renseignements plus détaillés à cet égard.

**Consommation de carburant**

Les transporteurs routiers pour compte propre ont consommé plus de 284 millions de litres de carburant en 1994, ce qui a représenté des dépenses de 130 millions de dollars, soit 0,46 \$ le litre en moyenne. À l'échelle régionale, le coût moyen du carburant a varié d'un maximum de 0,50 \$ le litre dans la région de l'Atlantique à un minimum de 0,42 \$ le litre dans les Prairies.

En 1994, les transporteurs pour compte propre ont affecté en moyenne 359 000 dollars, soit 8 % de leurs dépenses totales d'exploitation, au carburant. Pour leur part, les transporteurs de marchandises générales pour compte d'autrui (comprenant les transporteurs de charges partielles et de charges complètes) ont affecté 9 % de leurs dépenses totales d'exploitation au carburant. Le tableau 5.6 présente une ventilation régionale des dépenses au titre du carburant.

Figure 5.6

### Average Distance Travelled by Region, Private Trucking, 1994

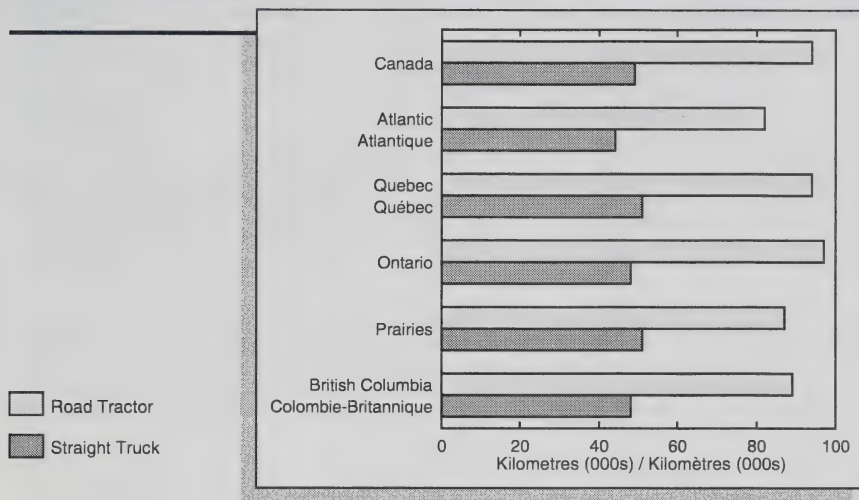


Figure 5.6

### Distance moyenne parcourue selon la région, camionnage pour compte propre, 1994

Table 5.6

### Fuel Consumption and cost by Region of Domicile Private Carriers, 1994

|  |             | Canada  | Atlantic<br>Atlantique | Quebec | Ontario | Prairies | British<br>Columbia<br>Colombie-<br>Britannique |
|--|-------------|---------|------------------------|--------|---------|----------|---|
| Carriers Reporting – Transporteurs<br>déclarants | No. – Nbre  | 362     | 17                     | 108    | 167     | 45       | 25  |
| Fuel Consumed – Consommation<br>en carburant     | '000 Litres | 283,607 | 13,207                 | 72,315 | 130,255 | 38,619   | 29,211  |
| Total Cost – Coût total                          | \$          | 130,010 | 6,604                  | 33,988 | 59,897  | 16,375   | 13,145  |
| Average Cost per Litre – Coût<br>moyen du litre  | \$          | 0.46    | 0.50                   | 0.47   | 0.46    | 0.42     | 0.45  |

Tableau 5.6

### Coût et consommation en carburant selon la région de domicile Camionnage pour compte propre, 1994



## Chapter 6

### Special Study

#### Wheels of Change: Employment in Canada's Trucking Industry, 1988-1994<sup>1</sup>

by Larry McKeown and Willa Rea

#### Highlights

Employment levels in the trucking industry have not attained pre-recession levels (with the exception of those for drivers) despite increased profitability in the industry. Similarly, while trucking employees work longer hours than the employed Canadian population, they are not working as many hours as before the recession.

An examination of the demand for employees in the trucking industry shows that drivers comprise over half of all trucking employees and that this is rising. There are now slightly more drivers than before the recession and payments to owner operators have increased. The average salary in the trucking industry is also up.

The supply of drivers is also changing. Drivers are getting older (like the population in general) and are better educated. Drivers were holding onto their jobs longer until 1994 when there was a reduction in the average number of months a driver had worked in the same job, possibly explained by the hiring of more drivers as business improved after the recession.

#### 1.0 Introduction

"If you've got it, a truck brought it." When you stop to think about it, an increasing number of the things we use are transported to market, for at least part of the way, by truck. The trucking industry is becoming increasingly important to the transportation sector of the Canadian economy. This growing importance can be attributed to several factors including the deregulation of transportation, the surge in trade with the United States and the evolving structure of the industry itself. It is within this context that concern for labour issues, including a driver shortage, has been voiced.<sup>3</sup> The demands on drivers have increased, driver

Trucking's share of the Transportation Sector's contribution to the Gross Domestic Product (GDP) reached 38% in 1994, up from just over 30% in 1988.

<sup>1</sup> The authors would like to thank Michelle Simard (Household Survey Methods Division), Fred Barzyk (Transportation Division), and Patricia Liston (Survey Operations Division) for their contributions.

<sup>2</sup> Price Waterhouse (1990), Canadian Trucking Industry: Human Resource Challenges and Opportunities, p. xiv

<sup>3</sup> See "A chronic shortage of long-haul drivers sidelines trucks and may slow business", in The Globe & Mail's March 10, 1995 Report on Transportation and Logistics. See also National Transportation Agency (1995), 1994 Annual Review, p. 111, "industry also responded in various ways to the continued driver shortage in certain market segments".

## Chapitre 6

### Étude spéciale

#### Les voies du changement : L'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1988-1994<sup>1</sup>

par Larry McKeown et Willa Rea

#### Faits saillants

Les niveaux d'emploi dans l'industrie du camionnage n'ont pas atteint ceux d'avant la récession (sauf pour les conducteurs), malgré un meilleur rendement dans l'industrie. De même, bien que les employés du camionnage travaillent de plus longues heures que la population canadienne employée, ils travaillent moins d'heures qu'avant la récession.

Un examen de la demande d'employés dans l'industrie du camionnage montre que les conducteurs comptent pour plus de la moitié de tous les employés du camionnage et que cette proportion augmente. Il y a maintenant un peu plus de conducteurs qu'avant la récession et les paiements aux chauffeurs contractants ont augmenté. Le salaire moyen dans l'industrie du camionnage s'est également accru.

L'offre de conducteurs évolue également. Ceux-ci vieillissent (comme la population en général) et sont mieux instruits. Ils ont conservé leurs emplois plus longtemps jusqu'en 1994, lorsqu'il y a eu une réduction du nombre moyen de mois durant lesquels un chauffeur a occupé le même emploi, ce qui a peut-être expliqué l'embauche d'un grand nombre de conducteurs à mesure que les affaires s'amélioraient après la récession.

#### 1.0 Introduction

"Si vous l'avez, un camion l'a transporté<sup>2</sup>". Quand on y pense, de plus en plus d'objets que nous utilisons sont transportés vers le marché, du moins sur une partie du trajet, par camion. L'industrie du camionnage devient de plus en plus importante dans le secteur du transport de l'économie canadienne. Cette importance croissante peut être attribuée à plusieurs facteurs, notamment la déréglementation des transports, la recrudescence du commerce avec les États-Unis et la structure en évolution de l'industrie proprement dite. C'est dans ce contexte que des questions relatives à la main-d'oeuvre, y compris une pénurie de conducteurs, furent entendues<sup>3</sup>. Les exigences imposées aux conducteurs ont augmenté, leur

La part du camionnage dans la contribution du secteur du transport au produit intérieur brut (PIB) a atteint 38 % en 1994, tandis qu'elle était à peine supérieure à 30 % en 1988.

<sup>1</sup> Les auteurs aimeraient remercier Michelle Simard (Division des méthodes d'enquêtes-ménages), Fred Barzyk (Division des transports) et Patricia Liston (Division des opérations des enquêtes) pour leurs contributions respectives.

<sup>2</sup> Price Waterhouse (1990), Canadian Trucking Industry: Human Resource Challenges and Opportunities, p. xiv.

<sup>3</sup> Voir «A chronic shortage of long-haul drivers sidelines trucks and may slow business», dans The Globe & Mail, Report on Transportation and Logistics, le 10 mars 1995. Voir aussi Office national des transports du Canada (1995), Examen annuel de 1994, p. 111, où l'on indique en substance que l'industrie a également répondu de diverses manières à la pénurie continue de conducteurs dans certains segments du marché.



training is inadequate and, as a result, there is a perceived shortage of qualified drivers. This study examines employment in the trucking industry from 1988 to 1994 by looking at various sources of employment data at Statistics Canada.

*Wheels of Change* begins by describing the political, economic and management issues affecting trucking in Canada. Export-based economic growth and the deregulation of the transportation industry, combined with modified business practices, have brought about significant change in the trucking industry. For example, trucking activity now reflects shippers' requirements for "just-in-time" delivery systems and a higher level of client service. Such service can include a range of logistical activities such as distribution, warehousing and inventory management. Truck drivers are required to work within this rapidly changing environment.

This article continues with an overview of the employment situation in trucking based on Statistics Canada's Survey of Employment, Payroll and Hours (SEPH). Next, the "demand" for drivers by carriers is examined in more detail using data from the Motor Carrier of Freight (MCF) survey of for-hire trucking firms (see Chapter 2 for the results of this survey). In addition, pertinent details such as driver age, education, and experience, from Statistics Canada's Labour Force Survey (LFS) are used to learn more about truckers themselves (the "supply" side of trucking employment).

Data gathered from carriers about truckers (the MCF data) are used as a surrogate for the demand for truck drivers. Data gathered from truckers about themselves (the LFS data) are used as a surrogate for the supply of truckers. Looking at the employment issue from these two perspectives provides greater detail. Using different data sources provides an opportunity for trends to be confirmed and for inconsistencies to be explored.

## 2.0 The Canadian Trucking Industry

### *The Regulatory Environment*

The following changes to the regulatory environment of the trucking industry have taken place during the recent period:

- The 1987 *Motor Vehicle Transport Act (MVTA)* relaxed entry restrictions into the inter-provincial trucking market. Adequate insurance and compliance with safety regulations are now the only requirements for licensing. Intra-provincial trucking regulations are being simplified in most provinces.
- The federal government continues to reduce transportation expenditures as part of its efforts to balance its budget. For example, the 1995 federal budget eliminated the subsidies paid out under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.
- In 1995 the provincial and federal governments entered into the *Agreement on Internal Trade* to

formation est inadéquate et, par conséquent, on appréhende une pénurie de conducteurs compétents. La présente étude examine l'emploi dans l'industrie du camionnage, de 1988 à 1994, en examinant diverses sources de données sur l'emploi à Statistique Canada.

Le document «*Les voies du changement*» décrit tout d'abord les enjeux politiques, économiques et de gestion touchant l'industrie du camionnage au Canada. La croissance économique basée sur les exportations, ainsi que la déréglementation de l'industrie des transports, alliées à des pratiques commerciales modifiées, ont entraîné plusieurs changements importants dans l'industrie du camionnage. Par exemple, les activités de camionnage témoignent maintenant des exigences des expéditeurs à l'égard de systèmes de livraison «juste-à-temps» ainsi qu'un niveau accru de services à la clientèle, qui peuvent englober une gamme d'activités logistiques comme la distribution, l'entreposage et la gestion des stocks. Les camionneurs doivent travailler dans ce milieu en évolution rapide.

Le présent article se poursuit par une vue d'ensemble de la situation de l'emploi dans le camionnage, basée sur l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) de Statistique Canada. Ensuite, la «demande» de conducteurs chez les transporteurs est examinée plus en détail au moyen de données tirées de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM) portant sur les entreprises de camionnage pour compte d'autrui. (Voir le chapitre 2 pour les résultats de cette enquête.) Comme les données sur l'industrie du camionnage ne fournissent pas de détails précis sur l'âge des conducteurs, leur éducation et leur expérience, tirés de l'Enquête sur la population active (EPA) de Statistique Canada pour en apprendre davantage sur les conducteurs eux-mêmes (l'aspect «offre» de l'emploi dans le camionnage).

Les données recueillies auprès des transporteurs au sujet des camionneurs (données de l'ETRM) permettent une évaluation de la demande pour des camionneurs. Les données recueillies auprès des camionneurs à leur sujet (données de l'EPA) permettent une approximation de l'offre de conducteurs de camions. Un examen de la question de l'emploi à partir de ces deux perspectives fournit de plus amples détails. L'usage de différentes sources de données permet de confirmer des tendances et d'examiner les incohérences.

## 2.0 L'industrie canadienne du camionnage

### *La réglementation*

Les changements suivants à la réglementation dans l'industrie du camionnage furent introduits durant la période récente:

- La *Loi sur les transports routiers (LTR)* de 1987 a adouci les conditions d'entrée au marché du camionnage interprovincial. Les seules exigences pour un permis sont maintenant une assurance adéquate et la conformité aux règlements de sécurité. La plupart des provinces allègent la réglementation sur le camionnage sur leur territoire.
- Le gouvernement fédéral continue à réduire les dépenses de transport dans le cadre de ses efforts pour équilibrer son budget. Par exemple, le budget fédéral de 1995 a éliminé les subventions versées en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.
- En 1995, les gouvernements fédéral et provinciaux ont conclu l'*Accord sur le commerce intérieur* pour démanteler les

dismantle inter-provincial trade barriers. This is expected to stimulate new traffic flows for the trucking industry.

- The *North American Free Trade Agreement (NAFTA)* requires a harmonization of trucking regulations and administrative practices by the year 2000. This will have implications for many aspects of the trucking industry including driver and vehicle standards, cross border operations, and the transportation of hazardous materials.

It appears that the only trucking regulations to remain will be those emphasizing safety and those concerning drivers and equipment.<sup>4</sup>

### The Economic Context

When the *MVTA* took effect in 1988, the Canadian economy was entering the last two years of a growth trend that had started in the early 1980s; trucking activity expands and contracts due to changes in the economy with about a six month time lag.<sup>5</sup> After reaching a peak in 1989, the economy did not attain this same level of output again until 1993 (Figure 6.1). During the period of economic retrenchment in the early 1990s, many businesses responded by reducing expenditures. Trucking firms were no exception. More often than not, businesses targeted labour as the primary candidate for this

barrières commerciales interprovinciales. Cette initiative devrait générer de nouvelles affaires dans l'industrie du camionnage.

- L'*Accord de libre-échange nord-américain (ALENA)* exige une harmonisation des règlements sur le camionnage et des pratiques administratives d'ici l'an 2000. Cela aura des répercussions sur de nombreux aspects de l'industrie du camionnage, y compris les normes applicables aux conducteurs et aux véhicules, les opérations transfrontalières et le transport des marchandises dangereuses.

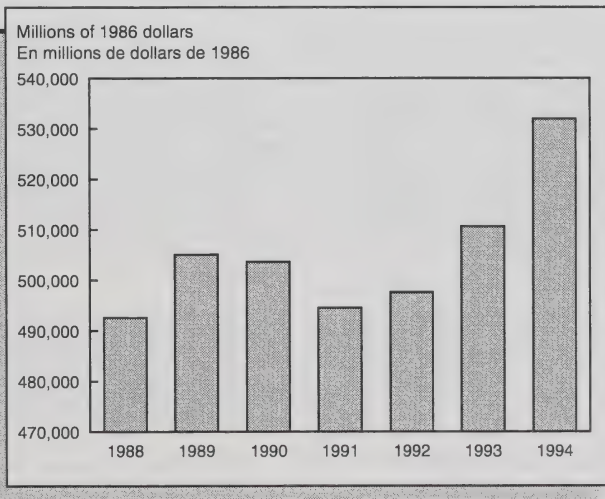
Il semble que les seuls règlements sur le camionnage qui seront maintenus seront ceux qui visent la sécurité, les conducteurs et l'équipement<sup>4</sup>.

### Le contexte économique

Lorsque la *LTR* est entrée en vigueur en 1988, l'économie canadienne abordait les deux dernières années d'une tendance à la hausse qui avait débuté au début des années 80; l'activité du camionnage augmente et diminue en fonction des changements de l'économie, en raison d'un décalage d'environ six mois<sup>5</sup>. Après avoir atteint un sommet en 1989, l'économie n'a dépassé ce niveau qu'en 1993 (figure 6.1). Pendant la période de repli économique au début des années 90, bon nombre des entreprises ont réagi en réduisant les dépenses. Les compagnies de camionnage n'ont pas fait exception. Plus souvent qu'autrement, l'emploi fut l'objet principal de ces réductions de dépenses et le taux de chômage

Figure 6.1

### Gross Domestic Product, Canada, 1988-1994



Source: CANSIM

Figure 6.1

### Produit intérieur brut, Canada, 1988-1994

Source: CANSIM

<sup>4</sup> Woudsma, Clarence (1995) "North American Surface Freight Transportation: Policy Evolution and Evaluation" in *Transport Planning and Policy Issues: Geographical Perspectives*; Department of Geography, University of Waterloo.

<sup>5</sup> National Transportation Agency (1995), *1994 Annual Review*, p. 128.

<sup>4</sup> Woudsma, Clarence (1995), «North American Surface Freight Transportation: Policy Evolution and Evaluation», dans *Transport Planning and Policy Issues: Geographical Perspectives*; Department of Geography, University of Waterloo.

<sup>5</sup> Office national des transports (1995), *Examen annuel de 1994*, p. 128.



expenditure reduction and the Canadian unemployment rate hovered above 10% for most of this period. The unemployment rate for truckers between 1991 and 1993 averaged 15%. Although recovery was tentative during the years 1992 and 1993, there was some improvement in both economic output and in the level of employment.

By 1994 the Canadian economy had surged ahead based largely on increasing exports, many of them to the United States. Both imports from, and exports to, the U.S. exceeded \$100 billion in value during 1994. There was an accompanying increase in the level of trucking activity in that same year with trucks carrying 58% of exports to, and 81% of imports from, the United States.<sup>6</sup> With the growth of the Canadian economy exceeding 4% in 1994, trucking activity increased and the level of employment in the trucking industry began to rise.

### **An Evolving Industry**

The increasing competition resulting from deregulation and from the recession of the early 1990s has had a lasting effect on the operating methods of the trucking industry. Despite more robust economic growth in 1994, the competition from American carriers and the competitive nature of a deregulated environment have caused the Canadian trucking industry to continue to add technical and operational innovations to their standard transportation services. For example, "just-in-time" delivery systems and improved inventory management mean that carriers have had to become more flexible and responsive to the needs of shippers. The advent of "track and trace" technologies and equipment leasing are evidence of this.

This drive for competitive advantage through an improvement in client services means that more demands are placed on trucking industry employees, including truck drivers. Driving a truck should no longer be considered an unskilled occupation. This change was recognized in a 1990 study sponsored by Human Resources Development Canada which assessed the human resource needs of the trucking industry. The study identified a pressing need for skills upgrading for existing drivers and was the impetus behind the creation of the Canadian Trucking Human Resources Council (CTHRC).

Truck drivers are now becoming "logistics operators" with duties that may require some computer literacy. This is reflected in the increase in the percentage of trucking industry employees who have post-secondary education or training, from 6% in 1988 to 20% in 1994.

In addition to the growing requirement for better educated truckers, demographic changes indicate that the segment of the Canadian population that provides new recruits to the trucking industry (those in their late twenties and early thirties) is declining in number. David Foot, economist and demographer, also suggests that, as the population ages, fewer persons are opting for a "life on the road" because of the long hours away from home.<sup>7</sup>

canadien s'est maintenu au-dessus de 10 % durant la plus grande partie de cette période. Le taux de chômage pour les camionneurs entre 1991 et 1993 s'élevait en moyenne à 15 %. Bien que la reprise ait été timide en 1992 et en 1993, il y a eu certaines améliorations à la fois dans la production économique et le niveau d'emploi.

En 1994, l'économie canadienne a fait un grand bond en avant, surtout en raison de la hausse des exportations, notamment vers les États-Unis. La valeur à la fois des importations et des exportations avec les États-Unis ont dépassé 100 milliards de dollars en 1994. On a constaté une augmentation simultanée des activités du camionnage, au cours de la même année, alors que les camions ont transporté 58 % des exportations vers les États-Unis et 81 % des importations à partir de ce pays<sup>6</sup>. Étant donné que la croissance de l'économie canadienne a dépassé 4 % en 1994, les activités du camionnage se sont accrues et le niveau d'emploi dans cette industrie a commencé à augmenter.

### **Une industrie en évolution**

La concurrence accrue occasionnée par la déréglementation et par la récession du début des années 90 a eu un effet durable sur les méthodes d'exploitation de l'industrie du camionnage. Malgré une croissance économique plus robuste en 1994, la concurrence prévue de la part des transporteurs américains et la nature concurrentielle d'un milieu déréglementé ont incité l'industrie canadienne du camionnage à poursuivre l'ajout d'innovations techniques et opérationnelles à ses services de transport habituels. Par exemple, en raison de systèmes de livraison «juste-à-temps» et d'une meilleure gestion des stocks, les transporteurs sont devenus plus souples et plus réceptifs aux besoins des expéditeurs. L'apparition des technologies de retraceage et de la location accrue d'équipement témoignent de cette innovation.

Cette poussée en vue d'un avantage concurrentiel par l'amélioration des services à la clientèle signifie qu'on exige davantage de la part des employés de l'industrie du camionnage, y compris les conducteurs. La conduite d'un camion ne devrait plus être considérée comme une profession non spécialisée. Ce changement a été reconnu dans une étude en 1990 parrainée par Développement des ressources humaines Canada et qui évaluait les besoins en ressources humaines de l'industrie du camionnage. L'étude faisait état d'un besoin pressant d'améliorer les compétences des conducteurs actuels, et elle a suscité la création du Conseil canadien des ressources humaines en camionnage (CCRHC).

Les conducteurs de camions deviennent maintenant des «opérateurs logistiques» et leurs fonctions peuvent exiger certaines connaissances en informatique. Cela se reflète dans la hausse du pourcentage des employés de l'industrie du camionnage possédant un certificat ou une formation post-secondaire, qui est passé de 6 % en 1988 à 20 % en 1994.

En plus du besoin croissant de camionneurs mieux instruits, les changements démographiques montrent que le segment de la population canadienne qui fournit de nouvelles recrues à l'industrie du camionnage (les personnes dont l'âge se situe à la fin de la vingtaine et au début de la trentaine) diminue en nombre. David Foot, économiste et démographe, suggère aussi qu'à mesure que la population vieillit, de moins en moins de personnes optent pour une «vie sur la route», en raison des longues heures d'éloignement de leur domicile<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Data from the International Trade Division, Statistics Canada.

<sup>7</sup> Ontario Trucking Association (1955), *Truck News*, Vol. 15, Issue 10.

<sup>6</sup> Données de la Division du commerce international, Statistique Canada.

<sup>7</sup> Ontario Trucking Association (1955), *Truck News*, Vol. 15, numéro 10.

In short, while the demographic makeup of the Canadian population and the demands of an expanding economy are responsible for quantitative shifts in trucking employment, changing operational requirements are responsible for qualitative shifts.

### 3.0 Data

#### *Survey of Employment, Payroll and Hours (SEPH)*

Data from the Survey of Employment, Payroll and Hours (SEPH) are examined here to obtain an overview of the trucking industry in Canada. SEPH data are collected by Standard Industrial Classification (SIC). Therefore, data for owner operators are not included since they are classified as self-employed. SEPH data also exclude private trucking employment since this activity is classified to other industries (e.g., retail, manufacturing).

A **For-hire Carrier** is any carrier which undertakes the transport of goods for compensation.

**Owner Operators** own/lease one or more power units and provide hauling services under contract to for-hire or private carriers.

A **Private Carrier** is a company whose principal occupation is not trucking and which maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) for transporting its own freight.

#### *Motor Carriers of Freight (MCF) Survey*

Data from the Motor Carriers of Freight (MCF) survey were examined to assess the demand for truck drivers by the trucking industry. The data from the MCF used in this study are for for-hire carriers having operating revenues of \$1 million and over. Data for owner operators and private carriers are **not** included in this study. The 1994 MCF survey results are reported in Chapter 2 of this publication.

#### *Labour Force Survey (LFS)*

Data from the Labour Force Survey (LFS) provide information about the supply of truckers. This information is collected from a nationally representative sample of individuals reporting their occupation. Therefore, "truckers" includes salaried drivers and owner operators working for private and/or for-hire trucking companies.

Bref, bien que la constitution démographique de la population canadienne et les exigences d'une économie en expansion soient responsables des changements dans les niveaux d'emploi pour les camionneurs, l'évolution des besoins opérationnels est à l'origine des changements dans les compétences requises.

### 3.0 Données

#### *Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH)*

Nous examinons ici les données tirées de l'EERH pour obtenir une vue d'ensemble de l'industrie du camionnage au Canada. Ces données sont recueillies selon la Classification type des industries (CTI). Aussi, les données sur les chauffeurs contractants sont absentes car ces personnes sont considérées comme des travailleurs autonomes. Il en va de même pour les données sur l'emploi des camionneurs pour compte propre, car cette activité est classifiée selon d'autres industries (p. ex., commerce de détail, fabrication).

On entend par **transporteur pour compte d'autrui** tout transporteur qui, moyennant rétribution, assure le transport de marchandises.

Les **chauffeurs contractants** transportent des remorques ou d'autres types d'équipement à l'intention des transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre.

Un **transporteur pour compte propre** désigne une entreprise dont la principale activité n'est pas le camionnage, et qui gère son propre parc des véhicules (possédés ou loués) pour transporter ses propres marchandises.

#### *Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM)*

Les données tirées de l'ETRM furent examinées pour évaluer la demande pour les conducteurs de camions par l'industrie du camionnage. Les données utilisées dans cette enquête s'appliquent aux transporteurs pour compte d'autrui ayant des revenus d'un million de dollars et plus. Les données relatives aux chauffeurs contractants et aux transporteurs pour compte propre **ne figurent pas** dans cette étude. Les résultats de l'ETRM de 1994 sont indiqués au chapitre 2 de la présente publication.

#### *Enquête sur la population active (EPA)*

Les données tirées de l'Enquête sur la population active (EPA) renseignent sur l'offre de camionneurs. Elles proviennent d'un échantillon représentatif à l'échelle nationale de personnes ayant déclaré leur profession. Par conséquent, les «camionneurs» englobent les conducteurs salariés et les chauffeurs contractants travaillant pour des entreprises de camionnage pour compte propre et/ou compte d'autrui.



## 4.0 Employment in Canada's Trucking Industry

### An Overview

This section examines SEPH data (1988-1994) for the number of employees and the weekly hours worked for three categories: the trucking industry, the transportation sector and the economy as a whole.<sup>8</sup> Trucking industry employees not only include drivers, but also management, office and administrative help, and repair and maintenance crews. Since the number of employees in the economy as a whole is so much higher than in either of the other two categories, the 1988 values in Figure 6.2 were set to 100 and indices corresponding to the data were plotted for subsequent years.

#### SEPH Data

- Collected by Standard Industrial Classification (SIC).
- Includes for-hire carriers.
- Excludes private carriers and owner operators.

## 4.0 Emploi dans l'industrie canadienne du camionnage

### Une vue d'ensemble

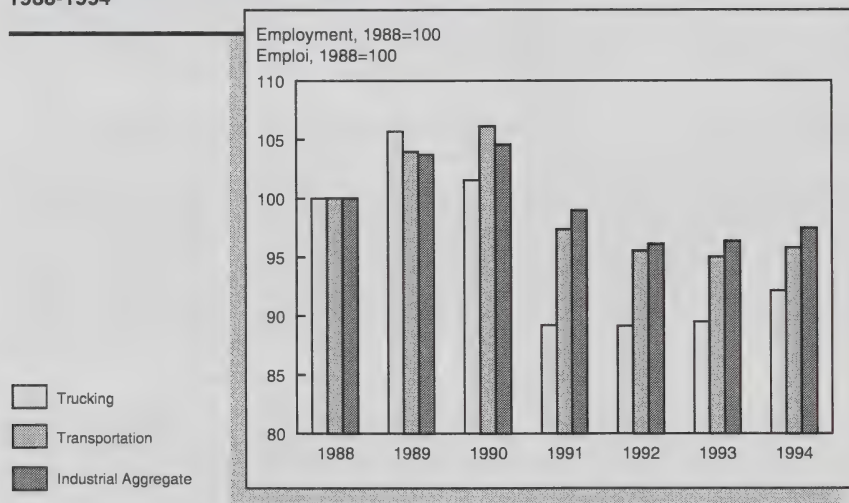
La présente section examine les données de l'EERH (1988 à 1994) pour le nombre d'employés et les heures hebdomadaires de travail correspondant à trois catégories : l'industrie du camionnage, le secteur du transport et l'ensemble de l'économie<sup>8</sup>. Les employés de l'industrie du camionnage ne comprennent pas seulement les conducteurs, mais aussi les cadres, les employés de bureau et les adjoints administratifs, ainsi que les équipes de réparation et d'entretien. Étant donné que le nombre d'employés dans l'ensemble de l'économie est beaucoup plus élevé que dans l'une ou l'autre des deux autres catégories, les valeurs de 1988 à la figure 6.2 ont été fixées à 100 et les indices correspondants aux données ont été tracés pour les années subséquentes.

#### Données de l'EERH

- Recueillies selon la Classification type des industries (CTI)
- Englobent les transporteurs pour compte d'autrui
- Excluent les transporteurs pour compte propre et les chauffeurs contractants.

Figure 6.2

Employment in the Trucking Industry, 1988-1994



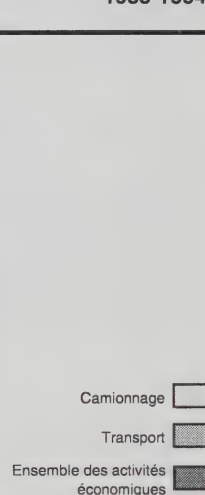
Source: Survey of Employment, Payroll and Hours (SEPH)

For all three categories, the number of employees followed the business cycle. That is, the number of employees fell during the recession of the early 1990s and has been gradually rising as the economy recovers.

<sup>8</sup> The "economy as a whole" is represented by the industrial aggregate, defined by SEPH as the total of all industries surveyed by SEPH. Industrial Aggregate = Standard Industrial Codes 041-999.

Figure 6.2

Emploi dans l'industrie du camionnage, 1988-1994



Source: Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH)

Pour toutes les trois catégories, le nombre d'employés a suivi le cycle des affaires, de sorte qu'il a diminué pendant la récession du début des années 90 et a augmenté graduellement par la suite à mesure que l'économie se redressait. Dans aucun des trois

<sup>8</sup> L'«ensemble de l'économie» est représenté par l'ensemble des activités économiques, défini par l'EERH comme étant le total de toutes les industries ayant fait l'objet de cette enquête. L'ensemble des activités économiques renvoie aux catégories 041 à 999 de la Classification type des industries.

For none of the three groups has the number of employees reached pre-recession levels. The number of employees in the trucking industry fell off most sharply and has only come within 87% of its employment peak of 151,000 persons in 1989. This contrasts with the number of employees in the transportation sector which came within 90% of its 1990 peak of 481,000 and the number of employees in the Canadian economy which came within 93% of its 1990 high of over 11 million.

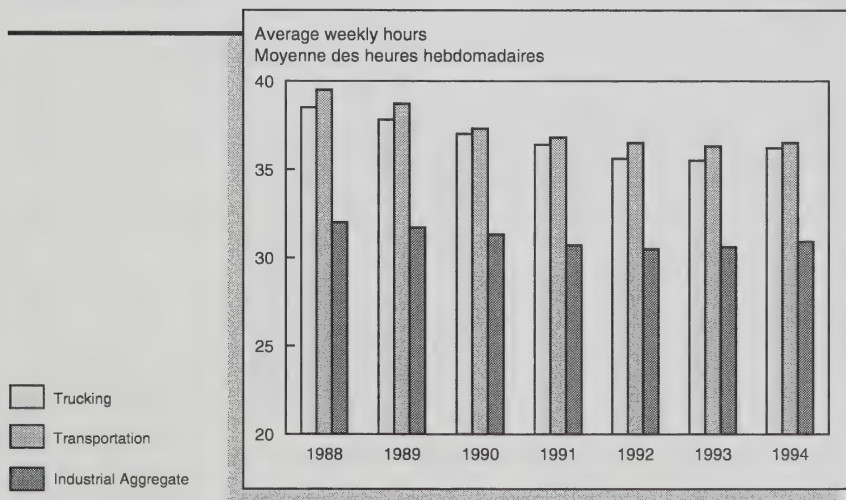
Those employed in trucking and in the transportation sector work longer hours, an average of 37 hours per week for those in trucking compared to an average of 31 hours for those employed in the economy as a whole. (See Figure 6.3.) The number of hours that the average Canadian worked in a week dropped by only 1.5 during the recession, but by 3 hours for truckers and 3.2 hours for workers in the transportation sector. The average number of hours worked in a week has not returned to its pre-recession high for any of the three categories. Possible explanations for the trucking category include the acquisition by the rail sector of a greater share of the long distance transportation market while truckers emphasized "same day return" transport routes and the increasing trend of truck drivers to work in pairs.

groupes, le nombre des employés a atteint les niveaux d'avant la récession. C'est dans l'industrie du camionnage que le nombre d'employés a le plus diminué et il n'est remonté qu'à 87% de son précédent sommet atteint en 1989 (151 000 personnes). Cela contraste avec le nombre des employés du secteur du transport, qui est remonté à 90 % de son sommet de 1990 (481 000 personnes) et avec le nombre d'employés de l'économie canadienne, qui est remonté à 93 % de son sommet de 1990 (plus de 11 millions).

Les personnes employées dans le secteur du camionnage et celui du transport ont travaillé plus longtemps par semaine, en moyenne 37 heures par semaine pour le camionnage, en comparaison à une moyenne de 31 heures pour les employés dans l'ensemble de l'économie (voir la figure 6.3). Le nombre d'heures qu'une personne travaille en moyenne au Canada, au cours d'une semaine, n'a diminué que de 1,5 pendant la récession, mais il a baissé de 3 pour les camionneurs et de 3,2 pour les travailleurs dans le secteur du transport. Le nombre moyen d'heures de travail au cours d'une semaine n'a pas dépassé son sommet d'avant la récession, dans aucune des trois catégories. Au nombre des explications possibles pour la catégorie du camionnage, figure l'acquisition par le secteur ferroviaire d'une plus grande partie du marché du transport routier, tandis que les camionneurs préféraient les trajets de transport «avec retour le même jour» et avaient de plus en plus tendance à travailler par paires.

Figure 6.3

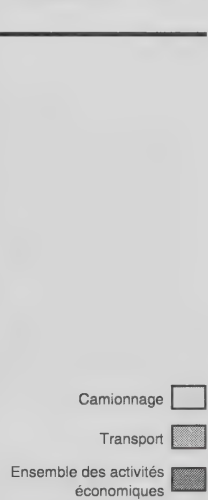
### Weekly Hours Worked in the Trucking Industry, 1988-1994



Source: Survey of Employment, Payroll and Hours (SEPH)

Figure 6.3

### Heures hebdomadaires de travail dans l'industrie du camionnage, 1988-1994



Source: Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH)

## The Demand for Truckers

Drivers made up 56% of the total employment in trucking in 1988. By 1992, this had climbed to 58% where it has remained. (See Figure 6.4.) The number of both drivers and employees followed the business cycle by declining during the recession and rising during recovery. However, unlike the number of trucking employees, the number of drivers has reached its pre-recession high, indicating that firms have become leaner by permanently cutting non-essential employees such as administrators and office help and retaining (and even hiring) drivers. This is part of the post-recession trend towards rationalizing business practices that has taken place throughout the Canadian economy.

### MCF Data

- This study uses data collected from for-hire carriers having operating revenues of \$1 million or more.
- Excludes private carriers and owner operators.

## La demande pour les camionneurs

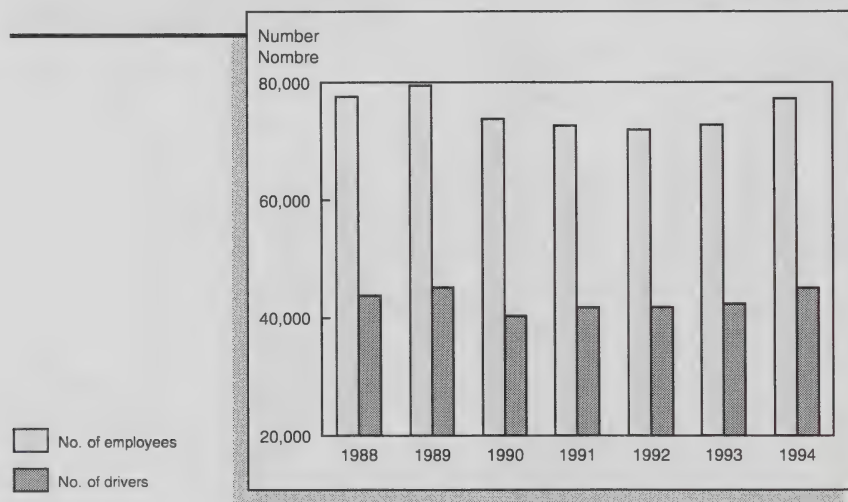
Les conducteurs formaient 56 % de la main-d'œuvre du camionnage totale en 1988. En 1992, cette proportion avait grimpé à 58 %, où elle s'est maintenue (voir la figure 6.4). Le nombre combiné de conducteurs et d'employés a suivi le cycle des affaires en diminuant pendant la récession et en augmentant pendant la reprise. Cependant, contrairement au nombre des employés du camionnage, le nombre des conducteurs a atteint son sommet d'avant la récession, ce qui montre que les entreprises ont diminué leur taille en éliminant en permanence les employés non essentiels comme les administrateurs et les employés d'aide de bureau et en conservant (voire en engageant) des conducteurs. Cette situation fait partie de la tendance postérieure à la récession visant à rationaliser les pratiques commerciales qui s'est manifestée dans toute l'économie canadienne.

### Données de l'ETRM

- Cette étude utilise les données recueillies auprès de transporteurs pour compte d'autrui ayant des revenus d'exploitation d'un million de dollars et plus.
- Elle exclut les transporteurs pour compte propre et les chauffeurs contractants.

Figure 6.4

### Drivers and Trucking Employees, 1988-1994



Source: Motor Carriers of Freight Survey (MCF)

Payments to owner operators have also risen over the study period to \$2.6 billion from \$2 billion in 1989. The use of owner operators is a more flexible choice for trucking firms wanting to increase revenues without increasing their permanent payroll and investing capital in vehicles. If drivers and owner operators are considered together, the

Figure 6.4

### Conducteurs et employés dans l'industrie du camionnage, 1988-1994

Source: Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM)

Les paiements aux chauffeurs contractants ont également augmenté pendant la période d'étude, passant de 2,0 milliards de dollars (en 1989) à 2,6 milliards de dollars. Le recours à des chauffeurs contractants donne plus de latitude aux entreprises de camionneurs qui veulent augmenter leurs revenus sans accroître leur personnel permanent rémunéré ni investir du capital



trucking industry appears to have considerably increased its number of drivers since the recession.

The demand for truckers over the study period naturally fell during the recession. Increased operating revenues (from \$8.8 billion in 1989 to \$11 billion in 1994) indicate that business has improved for carriers recently, but examining the size of the increases in the number of drivers (Figure 6.4) and the number of hours worked per week (Figure 6.3) does not support this. This increase in the amount paid to owner operators helps to explain how trucking firms have been able to increase revenues without taking on more drivers or increasing their hours. Another explanation is that the sector is more efficient due to improved business practices such as new scheduling software.

The average salary for employees in for-hire trucking firms having operating revenues of at least \$1 million has increased to \$33,000 in 1994 after averaging \$31,000 between 1990 and 1993.<sup>9</sup> (See Figure 6.5.) This indicates either a decline in the supply of qualified truckers or an increase in the demand for their services. Improvements in the economy mean that trucking firms are finally in a position to pay drivers a salary commensurate with the long hours, difficult conditions, and increased educational requirements of driving a truck in the 1990s.

### The Supply of Truckers

The employment rate varies on the education level of truckers. Figure 6.6 shows that, in 1988 and 1989, truckers with only a primary education had the highest employment rate. Between 1990 and 1993, it was truckers having a secondary education who had the highest employment rate. But by 1994, truckers having a post secondary degree, diploma, trades certificate, or apprenticeship training were the most likely to be employed of the three educational groups. The number of truckers holding a diploma has risen since 1988 from 17,000 to 57,000. In contrast, the number of truckers with secondary or primary education has fallen during the same time period.

#### LFS Data

- Collected by household.
- Includes individuals who identify themselves as truck drivers or owner operators, working for for-hire and/or private carriers.
- Individual occupations are classified using the Standard Occupational Classification (SOC).

dans les véhicules. Si l'on considère ensemble les conducteurs et les chauffeurs contractants, l'industrie du camionnage semble avoir considérablement augmenté le nombre de ses conducteurs depuis la récession.

La demande de camionneurs au cours de la période d'étude a évidemment diminué pendant la récession. L'augmentation des revenus d'exploitation (de 8,8 milliards de dollars en 1989 à 11 milliards de dollars en 1994) montre que les affaires se sont améliorées pour les transporteurs récemment, mais un examen des augmentations dans le nombre des conducteurs (figure 6.4) et le nombre d'heures de travail par semaine (figure 6.3) ne corrobore pas cette affirmation. Cette augmentation des montants versés aux chauffeurs contractants contribue à expliquer comment les entreprises de camionnage ont pu accroître leurs revenus sans engager d'autres conducteurs ni augmenter leurs heures de travail. Une autre explication tient au fait que le secteur est plus efficace en raison de pratiques commerciales améliorées, comme un nouveau logiciel de planification des horaires.

Le salaire moyen des employés dans les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, ayant des revenus d'exploitation d'au moins un million de dollars, a augmenté à 33,000 \$ en 1994, après s'être situé en moyenne à 31 000 \$ entre 1990 et 1993<sup>9</sup> (voir figure 6.5). Cela montre soit un déclin dans l'offre de camionneurs compétents, soit une hausse de la demande à l'égard de leurs services. Avec la reprise économique, les entreprises de camionnage sont finalement en mesure de verser aux conducteurs un salaire à la mesure des longues heures, des conditions difficiles et des exigences de formation accrues relatives à la conduite d'un camion au cours des années 90.

### L'offre de camionneurs

Le taux d'emploi varié selon le taux d'instruction des camionneurs. La figure 6.6 montre qu'en 1988 et en 1989, ceux qui avaient seulement suivi un cours primaire présentaient le plus haut taux d'emploi. Entre 1990 et 1993, c'était le cas des camionneurs ayant un certificat d'études secondaires. Mais en 1994, les camionneurs ayant un diplôme ou certificat postsecondaire, un certificat postsecondaire, un certificat de compétence professionnelle ou une formation d'apprenti étaient le plus susceptibles d'être employés, parmi les trois catégories de formation. Le nombre des camionneurs diplômés a augmenté de 17 000 à 57 000 depuis 1988. Par contre, le nombre des camionneurs n'ayant qu'une éducation secondaire ou primaire a diminué pendant la même période.

#### Données de l'EPA

- Recueillies par ménage.
- Comprennent les personnes qui se sont déclarées comme étant des conducteurs de camion ou des chauffeurs contractants, travaillant pour des transporteurs pour compte d'autrui et (ou) des transporteurs pour compte propre.
- Les professions individuelles sont classées au moyen de la Classification type des professions (CTP).

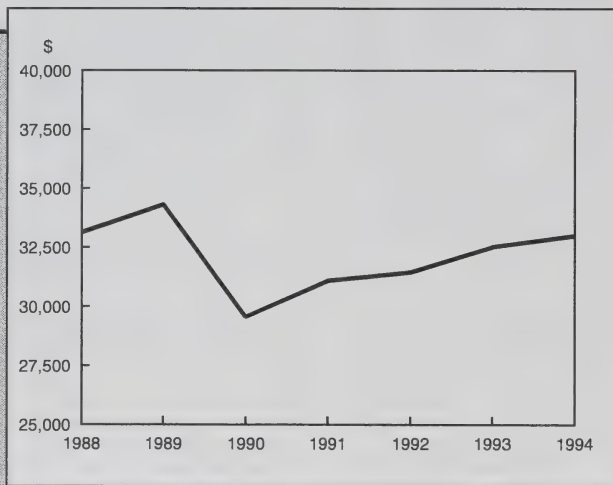
<sup>9</sup> In 1994, the figure for "average salary" from the MCF survey includes employee benefits that are valued at approximately 20% of total salary. The value of \$33,000 that appears above has been adjusted to exclude benefits so that it can be compared with data from the previous years. The actual value of the average salary (including benefits). For employees in for-hire trucking firms in 1994 is \$40,000.

<sup>9</sup> En 1994, le montant du «salaire moyen» pour l'ETRM comprenait des avantages sociaux évalués à environ 20% du salaire total. La valeur de 33 000 \$ indiquée ci-dessus représente un montant ajusté pour exclure les avantages, afin qu'on puisse le comparer aux données des années précédentes. La valeur réelle du salaire moyen (avantages compris) pour les employés des entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1994 est de 40 000 \$.



Figure 6.5

### Average Salary, For-hire Trucking, 1988-1994



Source: Motor Carriers of Freight Survey (MCF)

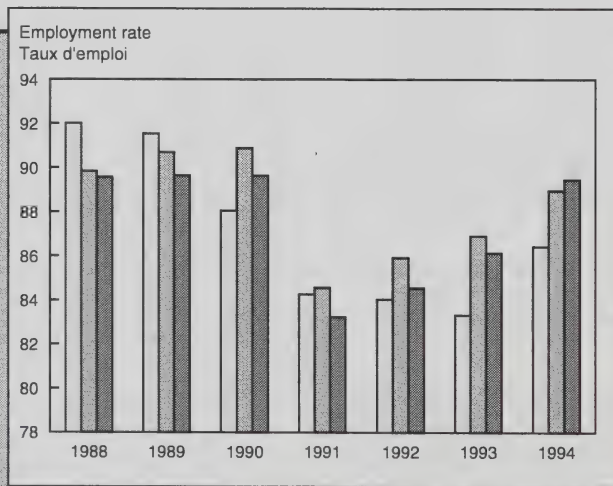
Figure 6.5

### Salaire moyen, camionnage pour compte d'autrui, 1988-1994

Source: Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM)

Figure 6.6

### Drivers' Employment Rate by Education, 1988-1994



Primary  
Secondary  
Diploma

Primaire  
Secondaire  
Diplôme

Source: Labour Force Survey (LFS)

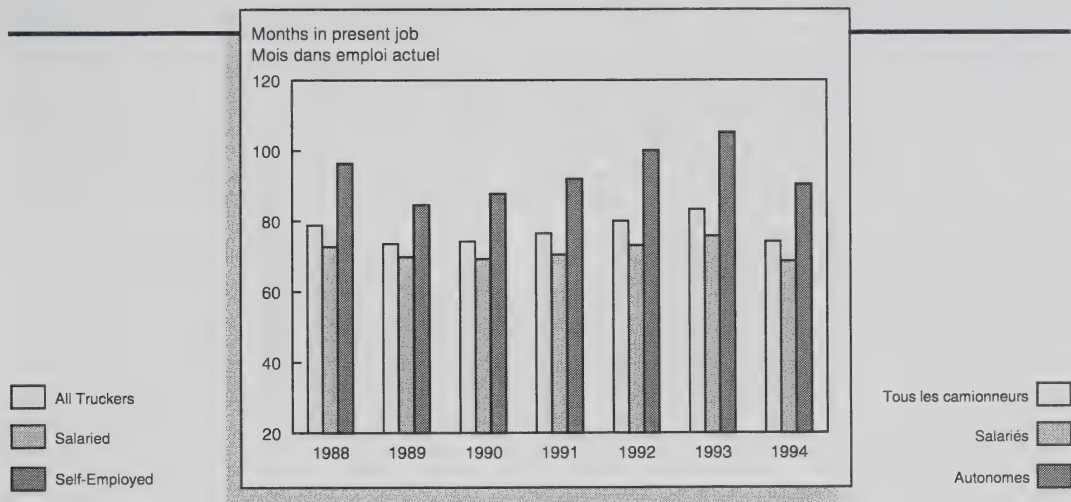
Figure 6.6

### Taux d'emploi selon le niveau d'éducation pour les conducteurs, 1988-1994

Source: Enquête sur la population active (EPA)

Figure 6.7

### Drivers' Length of Employment, For-hire Trucking, 1988-1994



Source: Labour Force Survey (LFS)

Source: Enquête sur la population active (EPA)

Average job tenure figures declined during the recession indicating that drivers who had been with one carrier for a long time were laid off or retired. (See Figure 6.7.) As the recession faded, the average number of months that employed truckers had spent at their jobs rose as drivers who had held on to their jobs accrued more and more time. These drivers were less likely to switch employers during a time of high unemployment. The year 1994 shows a drop in the average number of months of job tenure. Possible explanations include the hiring of more drivers as business improves and the retirement of older drivers. The average age of trucks steadily increased from 36 years in 1988 to 38 in 1992 where it has remained.

**Job tenure** is the length of time (in months) that a trucker has spent in his/her current job.

La durée moyenne d'emploi a diminué pendant la récession, montrant que les conducteurs ayant travaillé auprès du même transporteur durant une longue période ont été congédiés ou ont pris leur retraite (voir la figure 6.7). À mesure que la récession s'estompait, le nombre moyen de mois consacrés à l'emploi actuel par les camionneurs employés a augmenté. Ces conducteurs étaient moins susceptibles de changer d'employeur dans une période de chômage élevé. L'année 1994 montre une baisse du nombre moyen de mois de la durée d'un emploi. Au nombre des explications possibles, signalons l'engagement d'un plus grand nombre de conducteurs avec la reprise des activités, et la retraite des conducteurs plus âgés. L'âge moyen des camionneurs s'est régulièrement accru, passant de 36 ans en 1988 à 38 en 1992, et se stabilisant à ce niveau.

**La durée d'occupation d'un emploi** est la période (en mois) durant laquelle un camionneur a occupé son emploi actuel.

Salaried drivers show less fluctuation in job tenure than self-employed drivers (owner operators). However, as expected, self-employed truckers have spent more time in their current job (an average of almost 8 years compared to around 6 years for salaried truckers). Generally, truckers in 1994 have spent less time in their current jobs (6.2 years) than truckers in 1988 (6.6 years).

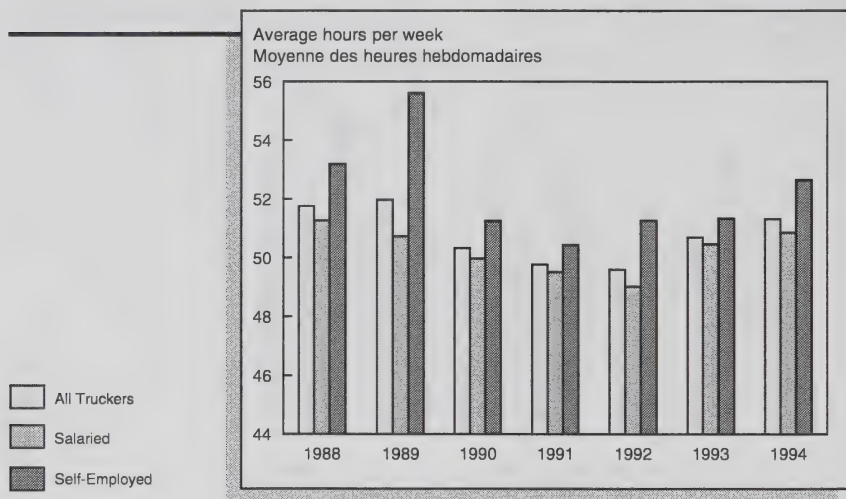
Les conducteurs salariés montrent moins de fluctuation dans la durée d'emploi que ceux qui occupent un emploi autonome (chauffeurs contractants). Cependant, comme on s'y attendait, ces derniers ont consacré plus de temps à leur emploi actuel (en moyenne près de huit ans, en comparaison à quelque six ans pour les camionneurs salariés). En général, les camionneurs ont consacré moins de temps à leur emploi actuel en 1994 (6,2 ans) qu'en 1988 (6,6 ans).

The number of hours truck drivers worked in a week is rising but has not reached pre-recession levels. Figure 6.8 shows the average number of hours worked per week for all employed truck drivers, broken down for salaried and self-employed truck drivers (owner operators). Not

Le nombre hebdomadaire d'heures de travail des camionneurs augmente mais n'a pas atteint le niveau d'avant la récession. La figure 6.8 montre le nombre moyen d'heures de travail par semaine pour tous les conducteurs de camions employés, réparti en fonction des salariés et des conducteurs occupant un travail

Figure 6.8

### Drivers' Hours Worked, For-hire Trucking, 1988-1994



Source: Labour Force Survey (LFS)

Figure 6.8

### Heures hebdomadaires de travail pour les conducteurs, camionnage pour compte d'autrui, 1988-1994

Tous les camionneurs  
Saliés  
Autonomes

surprisingly, owner operators work longer hours than salaried truck drivers (53 hours compared to 51 hours in 1994) since they are under pressure to keep working to cover their fixed costs. Safety regulations allow truckers to drive no more than 15 hours at a stretch and no more than 60 hours in a week.<sup>10</sup>

## 5.0 Implications

### The Demand for Truckers

Clearly, the demand for truckers is increasing. Drivers make up a growing proportion of the work force in the trucking industry and, together with owner operators, are the backbone of the industry. Their salaries are rising as are the expenditures of trucking firms on owner operators. In fact, the use of owner operators instead of in-house drivers allows the trucking industry to take advantage of the post-recession increase in business opportunities without adding permanently to its payroll expenditures.

### The Supply of Truckers

Unfortunately, while the demand for truckers has been increasing, their supply appears to be dwindling. Not only is this indicated in studies and articles documenting the increasing frustration of carriers searching for drivers (some of which are cited here), but the data also support

<sup>10</sup> Starting in 1990 the definition of truckers holding a diploma was expanded to include those having apprenticeship training or a trades certificate or diploma from a vocational school.

Source: Enquête sur la population active (EPA)

autonome (chauffeurs contractants). Il n'est pas surprenant de constater que ces derniers travaillent plus longtemps que les conducteurs salariés (53 heures en comparaison avec 51 heures en 1994), car ils doivent travailler plus longtemps pour compenser leurs coûts fixes. Les règlements en matière de sécurité interdisent aux camionneurs de conduire plus longtemps que 15 heures de suite et que 60 heures au cours d'une même semaine.<sup>10</sup>

## 5.0 Conséquences

### La demande de camionneurs

Il est clair que la demande pour les camionneurs augmente. Les conducteurs constituent une proportion croissante de la main-d'œuvre active dans l'industrie du camionnage et, avec les chauffeurs contractants, sont l'épine dorsale de l'industrie. Leurs salaires augmentent, tout comme les dépenses des compagnies de camionnage à l'égard des chauffeurs contractants. En fait, le recours à ces derniers plutôt qu'à des conducteurs internes permet à l'industrie du camionnage de profiter de la hausse des perspectives d'affaires postérieure à la récession, sans augmenter en permanence ses dépenses en matière de personnel.

### L'offre en matière de camionneurs

Malheureusement, bien que la demande de camionneurs ait augmenté, l'offre semble diminuer. Cette situation est non seulement indiquée dans des études et articles sur la frustration croissante des transporteurs à la recherche de conducteurs (certains sont cités ici), mais aussi corroborée par des données.

<sup>10</sup> À partir de 1990, la définition des camionneurs diplômés a été étendue pour inclure ceux qui possédaient une formation d'apprenti ou encore un certificat de compétence professionnelle ou un diplôme décerné par une école technique.



this position. An example is the increase in the average salary of drivers, an indicator of their scarcity. In addition, the return of a strong economy has resulted in an increase both in the number of drivers and owner operators employed, and in the number of hours they work per week. The increase in both these variables at the same time is consistent with drivers being in short supply.

The drop in the unemployment rate for truckers, from 16% in 1991 to 11% in 1994, also supports the notion of a shortage in the supply of truckers. While it has not decreased to the pre-recession level, the nature of trucking has changed so much since the late 1980s that it is reasonable to suppose that most truckers who want to work and who have the required skills have found jobs.

The increase in the average age of truckers indicates that fewer new recruits are entering the field. Moreover, as the Canadian population (dominated by the baby boomers) ages, there are fewer people in the traditional labour pool to replace experienced, retiring drivers. There is a tendency for drivers to retire early, at least from the more strenuous forms of truck driving and, traditionally, entry level truck drivers have been white males in their late twenties and early thirties. Only 3% of truck drivers are female and ethnic minorities are not as well represented as in the general population.<sup>11</sup> The expansion of the traditional labour pool to include these two groups could improve the supply of truckers.

In addition to this quantitative reason for the shortage, there may also be a qualitative reason. It could be that the current pool of drivers lacks the skills required in today's market. Even though the data show that truckers are better educated, driving a truck requires more complex skills than in the past. Drivers are required to handle anything from computer based routing systems to complex safety regulations, and also need good interpersonal skills for dealing with clients since they are considered to be company representatives.

While the number of employed truckers having a post secondary degree, diploma, trades certificate or apprenticeship training increased by 43% between 1990 and 1994, they represent only 20% of all employed truckers and this may still not meet the requirements of carriers. In the opinion of some employers, not all driver training courses provide enough practical training in driving skills. Moreover, trucking firms, like firms in many other industries, are reluctant to invest in training because of training "leakage". In other words, there may be a disincentive to provide in-house training since drivers can simply move, with their new skills, to a competing firm.<sup>12</sup>

Un exemple nous est donné par la hausse du salaire moyen des conducteurs, ce qui est un indice de leur rareté. En outre, la nette reprise économique a suscité une augmentation à la fois du nombre de conducteurs ordinaires et de chauffeurs contractants employés, et du nombre de leurs heures hebdomadaires de travail. La hausse simultanée de ces deux variables vient corroborer le phénomène de la rareté des conducteurs.

La chute du taux de chômage chez les camionneurs, qui est passé de 16 % en 1991 à 11 % en 1994, est un autre signe d'une pénurie de camionneurs. Bien que le camionnage n'ait pas diminué au niveau d'avant la récession, sa nature a tellement changé depuis la fin des années 80 qu'il est raisonnable de supposer que la plupart des camionneurs voulant travailler et possédant les compétences requises ont trouvé un emploi.

L'augmentation de l'âge moyen des camionneurs montre que le nombre de recrues a diminué dans ce domaine. De plus, à mesure que la population canadienne (dominée par la génération du baby-boom) vieillit, il y a de moins en moins de gens dans le réservoir de main-d'oeuvre traditionnelle pour remplacer les conducteurs expérimentés à la retraite. Les conducteurs ont tendance à prendre tôt leur retraite, du moins dans les secteurs les plus épuisants du camionnage; traditionnellement, les nouveaux conducteurs de camion sont des hommes de race blanche, de la fin de la vingtaine ou du début de la trentaine. Seulement 3 % des camionneurs sont des femmes, et les minorités ethniques ne sont pas aussi bien représentées que dans la population générale<sup>11</sup>. L'expansion du réservoir de main-d'oeuvre traditionnelle, de manière à inclure ces deux groupes, pourrait améliorer l'offre en matière de camionneurs.

En plus de cette explication quantitative de la pénurie, il peut aussi y avoir une raison qualitative. Il se pourrait que le réservoir actuel de conducteurs soit dépourvu des capacités requises dans le marché d'aujourd'hui. Même si les données montrent que les camionneurs sont plus instruits, la conduite d'un camion exige des compétences plus complexes que par le passé. Les camionneurs sont appelés à acquérir de nombreuses connaissances, des systèmes de trajets informatisés à des règlements complexes sur la sécurité, et doivent faire preuve d'entregent dans leurs rapports avec les clients, étant donné qu'ils sont considérés comme des représentants d'entreprise.

Bien que le nombre de camionneurs employés possédant un diplôme ou un certificat postsecondaire, un certificat de compétence professionnelle ou une formation d'apprenti ait augmenté de 43 % de 1990 à 1994, ils ne représentent que 20 % de tous les camionneurs employés et ils ne satisfont pas nécessairement aux exigences des transporteurs. De l'avis de certains employeurs, les cours pour camionneurs ne fournissent pas tous suffisamment de formation pratique en matière de capacités de conduite. En outre, les compagnies de camionnage, comme celles dans bon nombre d'autres branches d'activité, sont réticentes à investir dans la formation en raison des «fuites» éventuelles, c'est-à-dire que des conducteurs pourraient simplement mettre leurs nouvelles compétences au service d'une entreprise concurrente.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> *Price Waterhouse (1990)*, Canadian Trucking Industry: Human Resource Challenges and Opportunities, p. 43.

<sup>12</sup> *Price Waterhouse (1990)* Canadian Trucking Industry: Human Resource Challenges and Opportunities, p. 44.

<sup>11</sup> *Price Waterhouse (1990)*, Canadian Trucking Industry: Human Resource Challenges and Opportunities, p. 43.

<sup>12</sup> *Price Waterhouse (1990)*, Canadian Trucking Industry: Human Resource Challenges and Opportunities, p. 44.



reduction in size of trucking's traditional labour pool – young, single men. The shortage is also partly qualitative in that the trucking industry now requires drivers with a different skill set. Regardless of the extent to which this shortage is quantitative or qualitative, the health of the trucking industry rides on the efforts of industry leaders to find a solution.

Bref, les chiffres corroborent les commentaires anecdotiques des intervenants de l'industrie, selon lesquels il y aurait une pénurie de conducteurs qualifiés<sup>13</sup>. Les raisons en sont partiellement quantitatives à cause de la réduction de la taille du réservoir de main-d'oeuvre traditionnelle en camionnage, lequel était constitué de jeunes hommes célibataires. Il y a aussi des raisons qualitatives car l'industrie du camionnage exige maintenant des conducteurs possédant une gamme différente de compétences. Peu importe que la pénurie de conducteurs soit reliée au nombre ou à la compétence des candidats potentiels, la santé de l'industrie du camionnage dépend des efforts déployés par les chefs de file de l'industrie pour trouver une solution.

<sup>13</sup> Prentice, Barry E. (1995), "Transport/Logistics Education and Training: Planning for the 21<sup>st</sup> Century", in Chartered Institute of Transport in Canada, *October, 1995*, p. 8.

<sup>13</sup> Prentice, Barry E. (1995), «Transport/Logistics Education and Training: Planning for the 21<sup>st</sup> Century» dans Chartered Institute of Transport in Canada, *octobre 1995*, p. 8.

## Chapter 7

### Survey Methodology and Data Quality

## Chapitre 7

### Méthodologie d'enquête et qualité des données

#### 7.1 Introduction

This chapter describes the methodology of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Sections 7.2 to 7.5 provide, for each survey, descriptions of the target and survey populations, the sample design, and the data processing and estimation methods. Notes for historical comparisons are also provided. In Section 7.6, the quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

Several terms frequently used in this chapter are defined below:

**Target Population:** the collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the information is required.

**Survey Population:** the collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty of identifying all the units that belong to the target population.

**Survey Frame:** a list of all units in the survey population that carries classification information (e.g. industrial, geographical and size) of the units. This list is used for sample design and selection.

**Stratification:** a non-overlapping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata and are used for sample allocation and selection.

**Sampling weight:** a raising factor attached to each sampled unit to obtain estimates for the population from a sample. The basic concept of the sampling weight can be explained by using the representation rate. For example, if 2 units are selected out of 10 population units at random, then each selected unit represents 5 units in the population including itself, and is given the sampling weight of 5. A survey with a complex sample design requires a more complicated way of calculating the sampling weight. However, the sampling weight is still equal to the number of units in the population the unit represents.

Users who require additional information can obtain details from the Transportation Division upon request (Telephone: 613-951-2486, Fax: 613-951-0579).

#### 7.1 Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie des enquêtes sur le secteur du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les sections 7.2 à 7.5 fournissent, pour chaque enquête, une description de la population cible et de la population observée, du plan d'échantillonnage, du traitement des données et de l'estimation. On y trouve également des notes concernant les comparaisons des données dans le temps. La section 7.6 porte sur la qualité des données présentées dans la publication et sur certains indicateurs de la qualité pour des caractéristiques d'intérêt.

Dans ce chapitre, plusieurs termes sont fréquemment utilisés. Voici leur définition:

**Population cible:** ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, expéditions) pour lesquelles des renseignements sont requis.

**Population observée:** ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, expéditions) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible.

**Base de sondage:** liste des unités dans la population observée, contenant les renseignements de classification (p. ex., la classification industrielle, géographique, et taille) des unités. Cette liste est utilisée dans le plan d'échantillonnage ainsi que pour sélectionner les unités qui font partie de l'enquête.

**Stratification:** partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates et sont utilisés lors de la répartition et de la sélection de l'échantillon.

**Poids d'échantillonnage (pondération):** facteur d'inflation relatif à chaque unité échantillonnée. Ce facteur vise à obtenir des estimations d'une population à partir d'un échantillon. On peut expliquer le concept du poids d'échantillonnage au moyen d'un taux de représentation. Par exemple, si 2 unités sont sélectionnées à même une population de 10 unités de façon aléatoire, chaque unité échantillonnée représente alors 5 unités de la population (incluant elle-même), et un poids d'échantillonnage de 5 est attribué à chacune des unités échantillonnées. Le calcul du poids d'échantillonnage est toutefois plus complexe dans le cas d'enquêtes avec plan d'échantillonnage plus élaboré. Néanmoins, le concept de poids d'échantillonnage demeure inchangé car il représente toujours une certaine quantité d'unités échantillonnées.

Les utilisateurs désirant obtenir des renseignements supplémentaires sont priés de communiquer avec la Division des transports de Statistique Canada (téléphone: 613-951-2486, télécopieur: 613-951-0579).

## **7.2 Quarterly For-hire Motor Carriers of Freight (QMCf) Survey and its Annual Supplement (Q5) Chapter 2**

### **A. Survey Objectives**

The principal objective of these surveys is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's For-Hire trucking industry on an annual basis. Financial data are used as inputs to the System of National Accounts. Federal and provincial governments use the data to formulate policies and to monitor the trucking industry in Canada. Trucking companies and associations use the published statistics for benchmarking purposes.

The "Q5" annual supplemental survey replaces the Annual Motor Carriers of Freight Survey for levels I and II companies (those with annual revenues of \$1 million or more) conducted prior to 1994.

### **B. Populations**

#### Target Population

The target population for both surveys includes all Canadian domiciled for-hire motor carriers (companies) of freight with annual operating revenues of \$1 million or more. Courier and messenger services are not covered by these surveys.

#### Survey Population

##### **1994 QMCf**

The survey population included all for-hire carriers with operating revenues of \$1 million or more in the 1992 Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey (levels I and II). It also included other carriers identified by the Business Register Division of Statistics Canada or from an administrative file of tax filers. These additional carriers were those with operating revenues of \$1 million or more that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1992, and some in 1993.

##### **1994 Q5 Annual Supplement**

The survey population consisted in the survey population for the 1994 QMCf survey, to which were added other carriers identified by the Business Register Division of Statistics Canada or from an administrative file of tax filers. These new additions or births to the survey population were carriers with operating revenues of \$1 million or more that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1993, and some in 1994. As well, some units in the 1994 QMCf survey population, identified as out-of-business or out-of-scope between the time the survey frames for the two surveys were created, were not included in the 1994 Q5 survey population.

## **7.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) chapitre 2**

### **A. Objectif de l'enquête**

L'enquête et le supplément ont pour objectif principal de fournir, chaque année, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement du secteur canadien du camionnage pour compte d'autrui. Les données financières sont utilisées comme intrants pour le Système de comptabilité nationale. Les administrations fédérale et provinciales utilisent les données pour élaborer des politiques et observer le secteur du camionnage au Canada. Les entreprises et les associations de camionnage utilisent les statistiques publiées comme données repères.

L'enquête annuelle supplémentaire T5 remplace l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises menée avant 1994 auprès des transporteurs de niveaux I et II (ayant des recettes annuelles de 1 million \$ ou plus).

### **B. Populations**

#### Population cible

La population cible des deux enquêtes comprend tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles brutes de 1 million \$ ou plus. Les services de messagerie ne sont pas couverts par ces enquêtes.

#### Population observée

##### **ETTRM 1994**

La base de sondage comprenait les transporteurs ayant déclaré des recettes de 1 million \$ ou plus à l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM) de 1992. Elle comprenait aussi les transporteurs identifiés par la Division du registre des entreprises de Statistique Canada ou au moyen d'un fichier administratif des déclarants fiscaux. Les nouveaux enquêtés consistaient en entreprises ayant des recettes d'exploitation de 1 million \$ ou plus et ayant commencé leurs activités (ou enregistré pour la première fois des recettes de 1 million \$ ou plus) en 1992 et, dans certains cas, en 1993.

##### **T5 1994 supplément annuel**

La population observée correspondait à celle de l'ETTRM de 1994, à laquelle ont été ajoutés d'autres transporteurs identifiés par la Division du registre des entreprises de Statistique Canada ou au moyen d'un fichier administratif des déclarants fiscaux. Les nouveaux enquêtés consistaient en transporteurs ayant des recettes d'exploitation de 1 million \$ ou plus et ayant commencé leurs activités (ou enregistré pour la première fois des recettes de 1 million \$ ou plus) en 1993 et, dans certains cas, en 1994. De même, certaines unités de la population observée de l'ETTRM de 1994 qui ont cessé leurs activités ou ont été exclues du champ de l'enquête pendant le laps de temps écoulé entre la création des bases de sondage des deux enquêtes, n'ont pas été incluses dans la population de l'enquête T5 de 1994.



## C. Sample Design

### 1994 QMCF

A sample of carriers was selected from the survey population at the beginning of the year, and the same sample was surveyed each quarter. Each segment of the industry and each region of Canada was represented in the sample.

The carriers on the survey frame were first grouped (stratified) according to their region of domicile and type of service (see Table 7.1 for these groupings). Then, within each region/type of service combination, the carriers were divided into three size groups (strata). The size was measured by annual operating revenues.

Table 7.1

**1994 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey – Survey Population and Sample Size (in parentheses) by Region and Type of Service**

| Region – Région                         | Type of Service – Type d'activité |                        |                  |                 | Total            |
|---|-----------------------------------|------------------------|------------------|-----------------|------------------|
|   | General Freight (TL/LTL)          | Household Goods Movers | Bulk             | Other           |                  |
|   | Fret ordinaire (CC/CP)            | Articles ménagers      | Produits en vrac | Autre           | Total            |
| Atlantic – Atlantique                   | 38(16)                            | 5(5)                   | 24(11)           | 60(13)          | 127(45)          |
| Quebec – Québec                         | 150(42)                           | 20(14)                 | 68(21)           | 170(34)         | 408(111)         |
| Ontario                                 | 237(63)                           | 52(29)                 | 115(34)          | 127(25)         | 531(151)         |
| Prairies                                | 117(35)                           | 16(10)                 | 89(18)           | 142(27)         | 364(90)          |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 86(30)                            | 19(14)                 | 37(21)           | 138(31)         | 280(96)          |
| Territories – Territoires               | 3(3)                              | 3(3)                   | 1(1)             | 1(1)            | 8(8)             |
| <b>Total</b>                            | <b>631(189)</b>                   | <b>115(75)</b>         | <b>334(106)</b>  | <b>638(131)</b> | <b>1718(501)</b> |

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each region/type of service combination were included in the sample with certainty. Carriers in the remaining size strata were sampled according to a probability mechanism called simple random sampling, which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. The number of carriers selected from each stratum was determined such that the total sample size was minimized subject to a fixed level of precision for the estimate of total operating revenue at the Canada level. The coefficient of variation was used as the measure of precision and is described in Section 7.6. All carriers in the Yukon and Northwest Territories were included in the sample with certainty due to the small number of carriers in this region.

The sample for 1994 consists of 501 carriers representing a survey population of 1,718 carriers. Table 7.1 presents the survey population size and sample size for each region and type of service. The sample size is

## C. Plan d'échantillonnage

### ETTRM 1994

L'échantillon était sélectionné à partir de la base de sondage au début de l'année et chaque trimestre de l'enquête utilise le même échantillon. Chaque composante du secteur et chaque région étaient représentées dans l'échantillon.

Les transporteurs de la base de sondage étaient premièrement regroupés (stratifiés) selon leur région principale d'opération et leur type d'activité (se reporter au tableau 7.1 pour la définition des regroupements). Les transporteurs étaient ensuite divisés en trois groupes de taille (strates) à l'intérieur de chaque combinaison région et type d'activité. La taille était mesurée en fonction du revenu annuel brut.

Tableau 7.1

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1994 – Tailles de la population observée et de l'échantillon (entre parenthèses) selon la région et le type d'activité**

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de plus grande taille de chaque combinaison région et type d'activité étaient tous inclus dans l'échantillon avec certitude pour des raisons d'efficacité. Les transporteurs des autres strates étaient échantillonnés selon une certaine probabilité d'après un plan d'échantillonnage aléatoire simple. Ce plan a pour effet de donner à toutes les unités d'une même strate la même chance d'être sélectionnées. Le nombre de transporteurs choisis dans chaque strate est tel que la taille totale de l'échantillon est minimisée sous la contrainte de niveaux de précision fixés pour l'estimation des recettes d'exploitation au niveau du Canada. Le coefficient de variation, décrit à la section 7.6, servait de mesure de précision. Tous les transporteurs du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest étaient dans l'échantillon avec certitude en raison du petit nombre de transporteurs dans cette région.

L'échantillon sélectionné pour 1994 comprend 501 transporteurs représentant une population observée de 1 718 transporteurs. Les tailles de la population et de l'échantillon par région et type d'activité sont présentées dans le tableau 7.1. La



presented in parentheses beside the population size. Note that the estimated number of carriers in the population may be smaller than the survey population, due to out-of-business or out-of-scope units included in error on the survey frame identified during collection.

#### 1994 Q5

The 1994 Q5 sample was the 1994 QMCF sample (minus any not included in the Q5 survey population), to which a random sample of the births to the survey population was added (see B. Populations above). The births were assigned to the 1994 QMCF strata, and a random sample of them was selected from each stratum. The fraction of births selected in each stratum was the same as the fraction of units selected in that stratum for the 1994 QMCF sample. Table 7.2 presents the total survey population size and sample size for each region and type of service.

Table 7.2

**1994 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey Annual Supplement (Q5) – Survey Population and Sample Size (in parentheses) by Region and Type of Service**

| Region – Région                         | Type of Service – Type d'activité |                        |                  |                 | Total            |
|---|-----------------------------------|------------------------|------------------|-----------------|------------------|
|   | General Freight (TL/LTL)          | Household Goods Movers | Bulk             | Other           |                  |
|   | Fret ordinaire (CC/CP)            | Articles ménagers      | Produits en vrac | Autre           | Total            |
| Atlantic – Atlantique                   | 43(16)                            | 8(8)                   | 24(10)           | 66(14)          | 141(48)          |
| Quebec – Québec                         | 183(48)                           | 23(17)                 | 65(21)           | 165(36)         | 436(122)         |
| Ontario                                 | 290(70)                           | 54(30)                 | 127(35)          | 148(27)         | 619(162)         |
| Prairies                                | 136(41)                           | 16(11)                 | 101(19)          | 159(26)         | 412(97)          |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 97(33)                            | 22(16)                 | 37(22)           | 140(34)         | 296(105)         |
| Territories – Territoires               | 3(3)                              | 3(3)                   | 1(1)             | 1(1)            | 8(8)             |
| <b>Total</b>                            | <b>752(211)</b>                   | <b>126(85)</b>         | <b>355(108)</b>  | <b>679(138)</b> | <b>1912(542)</b> |

#### D. Data Collection and Processing

##### 1994 QMCF

At the end of each quarter, a QMCF questionnaire was sent to each sampled carrier. The data were collected each quarter by mail-back, facsimile or through computer assisted telephone interviews. The survey data were captured and checked for errors and inconsistencies. Inconsistent, questionable and missing data were referred back to the carrier for clarification or revision. Problems or missing data which could not be resolved with the carrier were then replaced with consistent values (were imputed) using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation

taille de l'échantillon est donnée entre parenthèses à droite de la taille de la population. Il est à noter que le nombre estimé de transporteurs dans la population peut s'avérer plus petit que la population observée. En effet, des unités ayant cessé leurs opérations ou ne faisant pas partie du champ de l'enquête qui étaient incluses par erreur dans la base de sondage et qui ont pu être identifiées pendant la collecte.

#### T5 1994

L'échantillon de l'enquête T5 de 1994 s'est composé de celui de l'ETRM de 1994 (abstraction faite des entreprises non incluses dans la population observée de l'enquête T5), auquel a été ajouté un échantillon aléatoire des nouveaux enquêtés (voir B. population ci-dessus). Les nouveaux enquêtés ont été attribués aux strates de l'ETRM de 1994, et un échantillon aléatoire de ces entreprises a été sélectionné dans chaque strate. La fraction que représentent les nouvelles entreprises sélectionnées dans chaque strate a été identique à la fraction correspondant aux unités sélectionnées dans cette strate pour l'échantillon de l'ETRM de 1994. Le tableau 7.2 présente la taille totale de la population observée et la taille de l'échantillon pour chaque région et chaque type de service.

Tableau 7.2

**Supplément annuel à l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (Q5) de 1994 – Tailles de la population observée et de l'échantillon (entre parenthèses) selon la région et le type d'activité**

#### D. Collecte et traitement des données

##### ETRM 1994

À la fin de chaque trimestre, un questionnaire était envoyé aux transporteurs échantillonnés. Les données étaient recueillies chaque trimestre par retour du courrier, par télécopieur ou au moyen d'une interview téléphonique assistée par ordinateur. Les données étaient alors saisies et le système a vérifié qu'il n'y avait pas d'erreurs ou d'incohérences. Des données incohérentes, douteuses ou manquantes étaient vérifiées avec le répondant afin de les corriger ou d'y apporter une explication. Les données qui demeurent malgré tout manquantes ou erronées étaient remplacées (imputées) par des données cohérentes par le

System. The system imputes the data using different imputation rules depending on the type of carrier and the type of data to be imputed. For example, the data can be imputed from historical files (using both the Quarterly and the Annual Motor Carriers of Freight Surveys), or by using representative data from another carrier. The data were then verified by subject matter specialists.

## 1994 Q5

For the 1994 Q5 survey, the questionnaires were mailed in late spring of 1995. The carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1995. The processing methods were similar to those used for the 1994 QMCF survey.

### E. Estimation

Since only a sample of carriers was contacted for the QMCF survey, the individual values were weighted to represent the whole industry within the scope of the survey. The value for each carrier in the sample was multiplied by the sampling weight for that carrier, and then the weighted data from all sampled carriers belonging to a given estimation domain (e.g. general freight in Ontario) were summed to obtain the estimate. The same method was used to produce the estimates for the Q5 survey. The financial ratios presented in Chapter 2 (e.g. operating ratio) are for-hire trucking industry level ratios. They are calculated by dividing the estimate of one total (e.g. total operating expenses) by another (e.g. total operating revenues). The result may differ somewhat from a ratio calculated as the average of the individual ratios of each carrier.

#### Notes for Historical Comparison

- The target population for the 1988 and 1989 QMCF surveys consisted of carriers with annual operating revenues of \$250,000 or more.
- The target population for the 1992 QMCF survey did not include any carriers that started their operations during 1991 and some carriers that started their operations during 1990.

## 7.3 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators – Chapter 3

### A. Survey Objectives

The objective of this survey is to obtain information on small for-hire carriers and owner operators in terms of their structure and performance on an annual basis.

système généralisé de vérification et d'imputation de Statistique Canada. L'imputation se fait à partir de différentes règles qui reposent sur le type de transporteur et le type de données à imputer. Ainsi, les données peuvent être imputées à partir de dossiers de données historiques (en utilisant tant l'Enquête annuelle que l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises), ou au moyen de données représentatives d'un autre transporteur. Les données étaient ensuite vérifiées par des spécialistes.

## T5 1994

Pour l'enquête T5 de 1994, les questionnaires ont été envoyés par la poste à la fin du printemps 1995. Les transporteurs ont été invités à déclarer des données portant sur leur cycle comptable de 12 mois ayant pris fin au plus tard le 31 mars 1995. Les méthodes de traitement ont été semblables à celles de l'ETTRM de 1994.

### E. Estimation

Comme on ne communique qu'avec un échantillon de transporteurs chaque trimestre pour l'enquête ETTRM, les données individuelles étaient pondérées de façon à représenter l'ensemble du secteur visé par l'enquête. La valeur de chaque transporteur dans l'échantillon était multipliée par le poids d'échantillonnage du transporteur en question, et les données pondérées servaient à produire les estimations. Les données pondérées pour tous les transporteurs échantillonnés appartenant à une variable donnée (p. ex., les transporteurs de fret ordinaire en Ontario) étaient additionnées pour obtenir les estimations. Cette même méthode a été utilisée pour produire les données estimatives de l'enquête T5. Les quotients financiers présentés au Chapitre 2 (p.ex.: quotient d'exploitation) représentent des quotients pour l'ensemble du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Ils sont obtenus en divisant un total estimé (p.ex.: les dépenses totales d'exploitation) par un autre (p. ex.: les recettes totales d'exploitation). Ce résultat peut être quelque peu différent d'un quotient tiré de la moyenne des quotients individuels de chaque transporteur.

#### Notes concernant les comparaisons des données dans le temps

- La population observée pour l'ETTRM de 1988 et 1989 comprenait les transporteurs qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 250 000 \$ ou plus.
- La population observée pour l'ETTRM de 1992 ne couvrait pas les transporteurs ayant commencé leurs activités en 1991, ni certains transporteurs ayant commencé leurs activités en 1990.

## 7.3 Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants – chapitre 3

### A. Objectif de l'enquête

L'enquête a pour objectif principal de fournir, chaque année, des renseignements sur la structure et le rendement des petits transporteurs routiers de marchandises et des chauffeurs contractants.

## B. Populations

### Target Population

The target population includes all Canadian-domiciled for-hire motor carriers (companies) and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million. Courier and messenger services are not covered by this survey.

### Survey Population

The 1994 survey population consisted of all businesses on an administrative file of tax filers which reported trucking business income greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million for the 1994 tax year.

## C. Sample Design

The number of trucking businesses on the survey frame is very large and therefore only a sample of them is selected to represent the population. The sample is selected by the Tax Estimates Program of Statistics Canada and its design is described below.

The list of tax filers that reported business income in the reference tax year is classified using province/territory of domicile, Standard Industrial Classification (SIC) code and size measured by Gross Business Income (GBI). Tax filers with the same classification form a stratum within which a sample is selected. The sample is selected from strata covering all Canadian provinces and territories, SIC 456 (Truck Transport Industries) and businesses with operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million. The overall size of the sample and its allocation among strata are determined to satisfy precision requirements for provincial estimates of GBI under given cost constraints. The coefficient of variation is used as the measure of precision.

The sample size and the estimated population size by province or territory of domicile are given in Table 7.3.

Table 7.3

### 1994 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators

#### Estimated Population Size and Sample Size by Province or Territory of Domicile

| Province or Territory of Domicile                 | Estimated Number of Carriers in Survey Population             | Number of In-scope Carriers Selected                                   |
|---|---|--|
| Province ou territoire de domicile                | Nombre estimatif de transporteurs dans la population observée | Nombre de transporteurs sélectionnés appartenant au champ de l'enquête |
| Newfoundland – Terre-Neuve                        | 649   | 226  |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard      | 229   | 124  |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse                     | 1,329   | 441  |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick                 | 1,800   | 766  |
| Quebec – Québec                                   | 8,590   | 703  |
| Ontario   | 15,482  | 3,475  |
| Manitoba  | 2,339   | 934  |
| Saskatchewan                                      | 1,896   | 720  |
| Alberta   | 7,283   | 1,946  |
| British Columbia – Colombie-Britannique           | 6,901   | 2,284  |
| Yukon   | 104   | 35   |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 125   | 26   |
| <b>Canada</b>                                     | <b>46,727</b>   | <b>11,680</b>  |

## B. Populations

### Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui et chauffeurs contractants domiciliés au Canada produisant des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 25 000 \$ et inférieures à 1 million \$. Les services de messagerie ne sont pas couverts.

### Population observée

Une source administrative de transporteurs ayant déclaré un revenu brut d'entreprise supérieur ou égal à 25 000 \$ et inférieur à 1 million \$ pour l'année imposable de 1994 a servi de base de sondage.

## C. Plan d'échantillonnage

Le nombre de transporteurs dans la base de sondage est très élevé, aussi un échantillon est sélectionné pour représenter l'univers de ces transporteurs. L'échantillon, dont le plan est décrit ci-après, est choisi à partir du Programme des estimations fondées sur les données fiscales de Statistique Canada.

La liste des transporteurs ayant déclaré des recettes pour l'année d'imposition est classée selon la province ou le territoire de domicile, la Classification type des industries (CTI) et la taille, qui est mesurée en fonction du revenu brut d'entreprise (RBE). Les transporteurs déclarants du même niveau de classification forment une strate à partir de laquelle un échantillon est sélectionné. L'échantillon de transporteurs est sélectionné à partir de strates englobant toutes les provinces et tous les territoires canadiens, le code de CTI 456 (Industrie du transport, secteur du camionnage) et les compagnies produisant des recettes supérieures ou égales à 25 000 \$ et inférieures à 1 million \$. La taille globale de l'échantillon et sa répartition selon les strates sont déterminées de façon à respecter les critères de précision des estimations provinciales du RBE, compte tenu des contraintes de coûts. Le coefficient de variation sert de mesure de précision.

La taille d'échantillon et la taille estimée de population par province ou territoire de domicile sont présentées au tableau 7.3.

Tableau 7.3

### Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants – 1994

#### Taille estimative de la population observée et taille de l'échantillon selon la province ou le territoire de domicile

| Province or Territory of Domicile                 | Estimated Number of Carriers in Survey Population             | Number of In-scope Carriers Selected                                   |
|---|---|--|
| Province ou territoire de domicile                | Nombre estimatif de transporteurs dans la population observée | Nombre de transporteurs sélectionnés appartenant au champ de l'enquête |
| Newfoundland – Terre-Neuve                        | 649   | 226  |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard      | 229   | 124  |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse                     | 1,329   | 441  |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick                 | 1,800   | 766  |
| Quebec – Québec                                   | 8,590   | 703  |
| Ontario   | 15,482  | 3,475  |
| Manitoba  | 2,339   | 934  |
| Saskatchewan                                      | 1,896   | 720  |
| Alberta   | 7,283   | 1,946  |
| British Columbia – Colombie-Britannique           | 6,901   | 2,284  |
| Yukon   | 104   | 35   |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 125   | 26   |
| <b>Canada</b>                                     | <b>46,727</b>   | <b>11,680</b>  |



## D. Data Collection and Processing

Financial data for the sampled carriers are obtained from the administrative source. Their operational data are collected via computer assisted telephone interview (CATI), usually in November of the year following the survey year. Each interviewed unit is also identified as either a for-hire company or an owner operator. The data collected through the CATI interviews are interactively edited and corrected during the interview. Financial and survey data are then merged and processed through an automated edit and imputation system. The 1994 survey data refer to the businesses' own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1995 and the administrative data pertain to their tax year ending in 1994.

## E. Estimation

Weighted data are obtained by multiplication of each carrier's survey data with its sampling weight. To produce the published estimates for for-hire carriers, the weighted data of for-hire carriers are aggregated. The weighted data of owner operators are aggregated to calculate the published estimates for owner operators.

### Note for Historical Comparison

The survey data prior to the 1990 survey covered for-hire carriers with annual operating revenues of \$100 thousand or more. Owner operators were not included in the 1989 and preceding surveys.

## 7.4 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey – Chapter 4

### A. Survey Objective

The objective of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey is to measure outputs of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of intercity commodity movements. Output variables include, among others, tonnes transported, commodities carried, revenues generated, and origins and destinations of shipments.

Federal and provincial governments, trucking associations, members of the industry, universities and research institutions use the survey data for the following reasons:

- A) to help assess the industry's growth rate and contribution to the Canadian economy and,
- B) to measure the volume of trade transported by for-hire trucking firms regionally and inter-regionally.

The statistics are also used by planning boards to help determine the amount of traffic on certain highways and by trucking companies who are trying to decide whether or not to expand their business.

## D. Collecte et traitement des données

Les données financières des transporteurs sont obtenues à partir des dossiers administratifs; les données d'exploitation sont recueillies au moyen d'une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO), habituellement au mois de novembre de l'année suivant l'année de référence. Chaque unité interviewée est identifiée comme transporteur pour compte d'autrui ou comme chauffeur contractant. Les données recueillies par ITAO sont vérifiées directement et corrigées pendant l'interview. Les données financières et d'enquête sont ensuite fusionnées et traitées au moyen d'un système automatisé de vérification et d'imputation. Pour l'enquête de 1994, les données d'exploitation correspondent à la période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1995; les données financières provenant des dossiers administratifs correspondent à l'année d'imposition se terminant en 1994.

## E. Estimation

Les données pondérées d'un transporteur choisi sont obtenues en multipliant les données d'enquête du transporteur par son poids d'échantillonnage. Les estimations des transporteurs pour compte d'autrui sont obtenues en regroupant les données pondérées pertinentes. De même, les données pondérées des chauffeurs contractants sont combinées de manière à produire les estimations requises.

### Note concernant les comparaisons des données dans le temps

L'enquête antérieure à 1990 couvrait les transporteurs pour compte d'autrui qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 100 000 \$ ou plus. Les chauffeurs contractants ne faisaient pas partie des enquêtes de 1989 et des années précédentes.

## 7.4 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 4

### A. Objectif de l'enquête

L'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a pour objectif de mesurer la production des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui en fournissant des estimations sur le transport interurbain de marchandises. Les variables de production sont le tonnage transporté, les marchandises transportées, les recettes produites, l'origine et la destination des expéditions, etc.

Les administrations fédérale et provinciales, les associations de camionnage, les membres de l'industrie, les universités et les instituts de recherche utilisent les données de l'enquête pour les raisons suivantes:

- A) être en mesure d'évaluer le taux de croissance du secteur, son incidence et sa contribution à l'égard de l'économie canadienne et,
- B) être en mesure d'évaluer le volume de expéditions commerciales déplacées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui sur une échelle régionale et inter-régionale.

Les conseils de planification utilisent les statistiques afin d'être en mesure de déterminer le volume de circulation sur certaines autoroutes. Les compagnies de camionnage désirant accroître leurs opérations utilisent également les statistiques produites par cette enquête.



## B. Populations

### Target Population

The target population consists of all shipments transported by Canadian domiciled for-hire motor carriers (companies) with annual transportation revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more. Prior to 1987, the survey covered only the domestic shipments of Canada-based carriers (In 1987 the survey was expanded to cover the international shipments of these carriers). This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers which moved them. Courier and messenger services are not covered by this survey.

### Survey Population

Carriers surveyed in 1994 included those in the 1992 Annual Motor Carriers of Freight Survey (Levels I and II) with annual transportation revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more. It also included other carriers identified by the Business Register Division of Statistics Canada or from an administrative file of tax filers. These additional carriers were those with operating revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more that started their operations (or earned \$1 million or more in intercity revenue for the first time) in 1992, and some of those that started (or earned \$1 million or more in intercity revenue for the first time) in 1993. These carriers constituted the survey frame, while the survey population consisted of all shipments made by these carriers.

## C. Sample Design

In the survey frame, carriers are stratified by their type of operation, area of operation and annual intercity revenue classes (Class I – \$12 million and over; Class II – \$1 million to \$12 million). Regardless of their type and area of operation, all Class I carriers are sampled with certainty for all four quarters of the year. Class II strata that contain a small number of carriers are also sampled with certainty for all four quarters of the year. The other Class II strata are sampled using a probability mechanism called simple random sampling which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection for at least one quarter of the year.

Once the carriers are randomly selected, a second stage of sampling is then carried out. In this stage, a systematic sample of shipments is drawn from each selected carrier. Therefore, the ultimate sampling unit is the shipment. The sampling intervals for selecting shipments depend on the total number of shipments transported by each carrier. The sample of carriers and the sample of shipments are jointly allocated so as to maximize the precision of the provincial estimates of intercity transportation revenues for a fixed survey budget.

## B. Populations

### Population cible

La population cible comprend toutes les expéditions transportées par les transporteurs (compagnies) routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui produisent des recettes tirées du transport des marchandises annuelles de 1 million \$ ou plus au titre du transport interurbain de marchandises. Avant 1987, cette enquête portait sur trafic intérieur des transporteurs domiciliés au Canada (En 1987, l'enquête a été élargie pour y inclure les expéditions internationales des transporteurs domiciliés au Canada.) Comme on ne peut accéder directement à cet univers, il faut s'adresser aux transporteurs qui ont effectué ces expéditions. Les services de messagerie ne sont pas inclus dans cette enquête.

### Population observée

Les transporteurs observés en 1994 ont été choisis à partir d'une liste de transporteurs qui ont déclaré, dans le cadre de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises de 1992, avoir produit des recettes tirées du transport des marchandises annuelles de 1 million \$ ou plus au titre du transport interurbain de marchandises. La population observée comprenait aussi d'autres transporteurs identifiés par la Division du registre des entreprises de Statistique Canada ou au moyen d'un fichier administratif des déclarants fiscaux. Ces transporteurs additionnels consistaient en entreprises ayant déclaré des recettes d'exploitation au titre du camionnage interurbain de 1 million de \$ ou plus et ayant commencé leurs activités (ou enregistré pour la première fois des recettes de 1 million \$ ou plus au titre du transport interurbain) en 1992, ainsi qu'en entreprises ayant commencé leurs activités (ou enregistré pour la première fois des recettes de 1 million \$ ou plus au titre du transport interurbain) en 1993. Ces transporteurs forment la base de sondage, tandis que la population observée est formée de toutes les expéditions effectuées par les transporteurs figurant dans la base de sondage.

## C. Plan d'échantillonnage

Dans la base de sondage, on procède à une classification croisée des transporteurs selon le type d'exploitation, le secteur d'exploitation et la catégorie de recettes annuelles (catégorie I – 12 millions \$ et plus; catégorie II – de 1 million \$ à 12 millions \$). Quels que soient le type et le secteur d'exploitation, tous les transporteurs de catégorie I sont échantillonnés avec certitude. Les strates de catégorie II qui comptent un petit nombre de transporteurs sont également échantillonnées à 100% pour les quatre trimestres de l'année. Les autres strates de transporteurs de catégorie II sont échantillonnées à partir d'une méthode probabiliste appelée méthode d'échantillonnage aléatoire simple selon laquelle chaque transporteur d'une strate donnée a une chance égale de figurer dans l'échantillon pour au moins un trimestre de l'année.

Une fois achevé l'échantillonnage aléatoire, on passe à un deuxième degré d'échantillonnage. Un échantillon systématique de livraisons est alors sélectionné pour chaque transporteur choisi. Ainsi, l'expédition est l'unité d'échantillonnage réelle. Les intervalles de sélection des expéditions varient selon le nombre total d'expéditions transportées par chaque entreprise. À noter que dans cet échantillonnage à deux degrés, l'échantillon de transporteurs et l'échantillon d'expéditions sont conjointement répartis de manière à maximiser la précision des estimations provinciales sur les recettes tirées du transport des marchandises au titre du transport interurbain, pour un budget donné.

Table 7.4

1994 For-hire Trucking (Commodity Origin/  
Destination) Survey – Number of Carriers in the  
Survey Population and First Stage Sample Size by  
Region of Domicile Region of Domicile

| Region of Domicile<br>Région de domicile    | Number of<br>Carriers in the<br>Survey Population<br>Nombre de<br>transporteurs<br>dans la popula-<br>tion observée | Number of Carriers Selected<br>Nombre de transporteurs sélectionnés |            |            |            |
|---|---|---|------------|------------|------------|
|   |   | QTR1  | QTR2       | QTR3       | QTR4       |
|   |   | TRI1  | TRI2       | TRI3       | TRI4       |
| Atlantic – Atlantique                       | 94  | 33  | 46         | 35         | 36         |
| Quebec – Québec                             | 260   | 78  | 82         | 91         | 93         |
| Ontario                                     | 358   | 140   | 132        | 134        | 129        |
| Manitoba, Saskatchewan, Alberta             | 243   | 91  | 86         | 77         | 84         |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 172   | 62  | 52         | 61         | 57         |
| <b>Canada</b>                               | <b>1,127</b>  | <b>404</b>  | <b>398</b> | <b>398</b> | <b>399</b> |

Tableau 7.4

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine  
et destination des marchandises) de 1994 – Nombre de  
transporteurs dans la population observée et taille de  
l'échantillon de premier degré selon la région de domicile

Table 7.5

1994 For-hire Trucking (Commodity Origin/  
Destination) Survey – Estimated Number of  
Shipments in the Population of Carriers and Second  
Stage Sample Size by Region of Domicile

Tableau 7.5

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine  
et destination des marchandises) de 1994 – Nombre  
estimatif d'expédition dans la population de transporteurs  
et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région  
de domicile

| Region of Domicile<br>Région de domicile    | 1st Quarter – 1er trimestre                            |   | 2nd Quarter – 2ième trimestre                          |   |
|---|--|---|--|---|
|   | Estimated Number<br>of Shipments<br>in the Population  | Number of Shipments<br>in the Sample      | Estimated Number<br>of Shipments<br>in the Population  | Number of Shipments<br>in the Sample      |
|   | Nombre estimatif<br>d'expédition dans<br>la population | Nombre d'expédition<br>dans l'échantillon | Nombre estimatif<br>d'expédition dans<br>la population | Nombre d'expédition<br>dans l'échantillon |
| Atlantic – Atlantique                       | 540,501  | 14,623                                    | 723,314  | 16,920                                    |
| Quebec – Québec                             | 818,586  | 19,828                                    | 768,143  | 21,206                                    |
| Ontario                                     | 3,487,973  | 42,134                                    | 3,987,192  | 42,934                                    |
| Manitoba, Saskatchewan, Alberta             | 1,616,023  | 33,763                                    | 1,521,009  | 33,721                                    |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 559,156  | 7,231                                     | 616,891  | 6,053                                     |
| <b>Canada</b>                               | <b>7,022,239</b>                                       | <b>117,579</b>                            | <b>7,616,549</b>                                       | <b>120,834</b>                            |
| Region of Domicile<br>Région de domicile    | 3rd Quarter – 3ième trimestre                          |   | 4th Quarter – 4ième trimestre                          |   |
|   | Estimated Number<br>of Shipments<br>in the Population  | Number of Shipments<br>in the Sample      | Estimated Number<br>of Shipments<br>in the Population  | Number of Shipments<br>in the Sample      |
|   | Nombre estimatif<br>d'expédition dans<br>la population | Nombre d'expédition<br>dans l'échantillon | Nombre estimatif<br>d'expédition dans<br>la population | Nombre d'expédition<br>dans l'échantillon |
| Atlantic – Atlantique                       | 641,258  | 15,313                                    | 675,524  | 15,813                                    |
| Quebec – Québec                             | 1,125,148  | 21,720                                    | 1,055,681  | 21,323                                    |
| Ontario                                     | 3,516,806  | 44,152                                    | 4,048,297  | 43,887                                    |
| Manitoba, Saskatchewan, Alberta             | 1,375,233  | 36,278                                    | 1,723,352  | 38,184                                    |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 1,012,555  | 7,437                                     | 661,576  | 7,285                                     |
| <b>Canada</b>                               | <b>7,671,000</b>                                       | <b>124,900</b>                            | <b>8,164,430</b>                                       | <b>126,492</b>                            |

The survey population size and the sample size for the 1994 survey by province or territory of domicile are shown in tables 7.4 and 7.5 for both stages of sampling (carriers and shipments).

## D. Data Collection and Processing

The following information is collected for each shipment sampled: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the shipment weight and the transportation revenue earned. This information about shipments is either transcribed from documents, or obtained from computer tapes provided by some respondents. Once all necessary information for the survey is collected, a series of verifications takes place to ensure that the records are consistent and that collection and capture of the data did not introduce errors. Missing values and data found in error are imputed. A complete description of the procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

## E. Estimation

Since the sample is selected in two steps, the sampling weight is also calculated in two steps. The first-stage sampling weight is calculated for each carrier in the first-stage sample. Then the second-stage sampling weight is calculated for each shipment selected from the carrier in the first-stage sample. Finally, these two weights are multiplied together to obtain the final weight. The weighted values obtained by multiplying the final weights and the collected values are aggregated to produce the estimates.

### Note for Historical Comparison

Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the survey population has changed often over the years. Each publication describes the survey frame used for the particular year. For example, carriers with annual intercity revenues less than \$1 million which used to be considered are no longer covered by this survey.

## 7.5 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers – Chapter 5

### A. Survey Objectives

The objective of the survey is to obtain information about the size, structure and economic performance of private truckers. Private carriers consist of businesses who maintain a fleet of trucks to carry their own goods and for which separate accounting information is available.

### B. Populations

#### Target Population

The target population is all Canadian domiciled private carriers with annual operating expenses pertaining to the trucking operations of \$1 million or more.

Les tableaux 7.4 et 7.5 fournissent des renseignements sur la taille de la population observée et sur celle de l'échantillon pour l'enquête de 1994 selon la province ou le territoire de domicile, et ce, pour chaque degré d'échantillonnage (transporteurs et expéditions).

## D. Collecte et traitement des données

On recueille les renseignements suivants pour chaque expédition échantillonnée: origine et destination de l'expédition, description des marchandises transportées, poids de l'expédition et recettes produites du transport des marchandises. Ces renseignements sont tirés de documents ou fournis sur bandes magnétiques par certains répondants. Une fois tous les renseignements nécessaires rassemblés, on procède à une série de vérifications afin de garantir la cohérence des enregistrements et l'absence d'erreur lors de la collecte et de la saisie des données. Des valeurs sont imputées pour les données manquantes ou erronées. On peut obtenir sur demande une description des méthodes de traitement des données en s'adressant à la Division des transports.

## E. Estimation

Puisque l'échantillon est sélectionné en deux étapes, le poids d'échantillonnage est également calculé en deux étapes. Le poids d'échantillonnage de premier degré est calculé pour chaque transporteur appartenant à l'échantillon de premier degré. Le poids d'échantillonnage de deuxième degré est ensuite obtenu pour chaque expédition sélectionnée provenant d'un transporteur de l'échantillon de premier degré. Ces deux poids sont finalement multipliés pour obtenir le poids final. Les données pondérées obtenues en multipliant les poids finaux par les données d'enquête sont agrégées de manière à produire les estimations requises.

### Note concernant les comparaisons des données dans le temps

Les utilisateurs doivent faire preuve de discernement lorsqu'ils examinent les séries chronologiques, car la base de sondage a changé au cours des années. Dans chaque publication, on fournit une description de la base de sondage utilisée pour une année donnée. Par exemple, les transporteurs produisant des recettes annuelles de moins de 1 million \$ du transport interurbain de marchandises ne font pas partie de l'enquête.

## 7.5 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte propre – chapitre 5

### A. Objectif de l'enquête

L'enquête a pour objectif d'obtenir, chaque année, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs pour compte propre. Les transporteurs pour compte propre sont des entreprises qui maintiennent un parc de camions servant à transporter leurs propres marchandises et pour lesquelles des renseignements comptables distincts sont disponibles.

### B. Populations

#### Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs pour compte propre domiciliés au Canada dont les dépenses d'exploitation annuelles liées aux activités de camionnage se chiffrent à 1 million \$ ou plus.



## Survey Population

The 1994 survey frame was created based on the list of private carriers surveyed in 1993 and whose operating expenses were anticipated to exceed \$1 million in 1994. A few births were identified and included in the survey frame through the profiling of large businesses conducted by the Business Register Division of Statistics Canada.

### **C. Data Collection and Processing**

A census of all carriers listed on the survey frame is conducted. Questionnaires are mailed in late spring of the year following the survey reference year. In the 1994 survey, the carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1995.

After the data are captured, they are submitted through an automated edit program which identifies questionnaires with inconsistent or missing data. It also identifies carriers that should be contacted for clarification and completion of the data. At the final stage, missing and inconsistent data are imputed using Statistic's Canada's Generalized Edit and Imputation System.

### **D. Estimation**

Since private carriers are surveyed on a census basis, their data do not need to be weighted. To calculate the published estimates, the data for individual carriers are aggregated.

#### Note for Historical Comparison

The threshold of \$1 million in operating expenses was introduced in the 1990 survey.

## **7.6 Data Quality**

Any survey suffers from errors. While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined as the difference between the survey estimate and the true population value for which the survey estimate aims. The total survey error consists of two types of errors; sampling and non-sampling errors. Sampling error occurs when a sample survey is carried out. In the case of a census, there is no sampling error. Non-sampling errors arise due to various reasons other than sampling. These two types of errors are further explained below.

### **A. Sampling Error**

When a sample is selected from a population, estimates based on the sample data may not be exactly the same as what would be obtained from a census of that population. The two results will likely differ since only data for sampled units are used.

## Population observée

La base de sondage de 1994 comprenait les transporteurs pour compte propre enquêtés en 1993 et pour lesquels les dépenses d'exploitation anticipées devraient totaliser 1 million \$ ou plus en 1994. La Division du registre des entreprises de Statistique Canada a relevé quelques nouveaux transporteurs lors de l'établissement du profil des grandes entreprises.

### **C. Collecte et traitement de données**

On procède à un dénombrement de tous les transporteurs. Les données sont recueillies par la poste. Les questionnaires sont envoyés aux compagnies à la fin du printemps de l'année suivant l'année de référence. Pour l'enquête de 1994, on a demandé aux transporteurs de déclarer les données correspondant à leur période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1995.

Une fois les données saisies, elles font l'objet d'une vérification automatisée qui permet de relever les questionnaires présentant des données incohérentes ou manquantes. La vérification permet également d'identifier les transporteurs avec lesquels il faut communiquer pour obtenir des éclaircissements ou des données complémentaires. À l'étape finale, les données manquantes ou incohérentes sont imputées par le système généralisé de vérification et d'imputation de Statistique Canada.

### **D. Estimation**

Puisque les transporteurs pour compte propre subissent un dénombrement complet, leurs données ne requièrent aucune pondération. Pour produire les estimations publiées, on regroupe les données sur tous les transporteurs.

#### Note concernant les comparaisons des données dans le temps

Le seuil de 1 million \$ au titre des dépenses d'exploitation a été introduit avec l'enquête de 1990.

## **7.6 Qualité des données**

Toutes les enquêtes sont sujettes à erreur. Bien que l'on déploie des efforts considérables afin de garantir le respect de normes élevées tout au cours des opérations d'enquête, les estimations résultantes sont inévitablement sujettes à un certain degré d'erreurs. On définit l'erreur totale d'une enquête comme étant la différence entre l'estimation provenant de l'enquête et la valeur réelle de la population cible. L'erreur totale se compose de deux types d'erreurs; l'erreur d'échantillonnage et l'erreur non due à l'échantillonnage. L'erreur d'échantillonnage survient lorsqu'un échantillon de la population est enquêté. Ainsi, dans le cas d'un recensement, il n'y a pas d'erreur d'échantillonnage. L'erreur non due à l'échantillonnage survient pour diverses raisons autres que celle liée à l'échantillonnage. Ces deux types d'erreurs sont décrits ci-après.

### **A. Erreur d'échantillonnage**

Lorsqu'un échantillon est tiré d'une population, les estimations basées sur celui-ci sont susceptibles de différer des valeurs qui seraient obtenues d'un recensement de cette même population. Cette différence s'explique par le fait que seul un échantillon d'unités est utilisé.

The difference between the estimates from a sample survey and a census conducted under the same conditions is referred to as the sampling error of a survey estimate. Factors such as the sample size, the sample design, the variability of the population characteristic under study and the estimation method affect the sampling error. In general, a larger sample size produces a smaller sampling error. If the population is very heterogeneous like the trucking industry, a large sample size is needed to obtain a reliable estimate.

The sampling error is measured by a statistical quantity called the standard error. This quantity reflects the expected variability of the survey estimate of a particular population characteristic if repeated sampling is carried out. The true value of the standard error is, of course, not known but can be estimated from the sample. The estimated standard error is presented, in this publication, in terms of a relative measure called the coefficient of variation (or CV). This measure is simply the estimated standard error expressed as a percentage of the value of the survey estimate. Therefore, a smaller CV indicates better reliability of the estimate.

All the surveys described in this chapter are subject to sampling error, except the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers, for which data are collected on the whole population.

## B. Non-sampling Errors

The sampling error is only one component of the total survey error. All other errors arising from all phases of a survey are called non-sampling errors. For example, this type of error can arise when a respondent provides incorrect information or does not answer certain questions, when a unit in the target population is omitted or covered more than once, when a unit that is out of scope for the survey is included by mistake or when errors occur in data processing, such as coding and capture errors.

Some non-sampling errors will cancel over a large number of observations, but systematically occurring errors (i.e. those that do not tend to cancel) will contribute to a bias in the estimates. For example, if carriers consistently tend to under-report their revenues, then the resulting estimate of the total revenues will be below the true population total. Any such biases are not reflected in the estimates of standard error.

As the sample size becomes closer to the population size, the sampling error component of the total survey error is expected to decrease. However, this is not necessarily true for the non-sampling error component.

In general, non-sampling errors are difficult to evaluate; special studies must be conducted to estimate them. However, certain measures such as response and imputation rates are easily obtained and can be used as indicators of the non-sampling errors to a certain extent. Different types of non-sampling error along with some measures are discussed below.

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué sous les mêmes conditions est définie comme l'erreur d'échantillonnage de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels que la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation. En général, une taille d'échantillon plus importante occasionne une erreur d'échantillonnage moindre. Si la population à l'étude est très hétérogène, ce qui est le cas pour les transporteurs routiers, une taille d'échantillon relativement élevée est nécessaire de manière à obtenir des estimations fiables.

L'erreur d'échantillonnage est exprimée par une mesure statistique appelée erreur type. Cette mesure rend compte de la variabilité à laquelle on pourrait s'attendre pour l'estimation d'une caractéristique si plusieurs échantillons du même genre étaient tirés. Naturellement, la véritable valeur de l'erreur type n'est pas connue; cependant, il est possible de l'estimer à partir de l'échantillon. Dans cette publication, l'erreur type estimée est présentée sous forme d'une mesure relative appelée coefficient de variation (CV). Cette mesure est tout simplement le rapport entre l'erreur type estimée et la valeur de l'estimation, sous forme de pourcentage. Ainsi, de faibles valeurs de CV font état d'estimations plus précises.

Toutes les enquêtes décrites dans ce chapitre sont sujettes à l'erreur d'échantillonnage, à l'exception de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – transporteurs pour compte propre, pour laquelle un recensement est effectué.

## B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des composantes de l'erreur totale d'une enquête. Toutes les autres erreurs pouvant survenir à chacune des étapes d'une enquête sont appelées erreurs non dues à l'échantillonnage. Des erreurs de ce type sont introduites, par exemple, lorsque le répondant donne un mauvais renseignement ou qu'il ne répond pas à certaines questions; lorsqu'une unité de la population cible est oubliée ou comptée plus d'une fois; lorsqu'une unité hors du champ de l'enquête est incluse par erreur ou lors du dépouillement des données, par exemple, les erreurs de codage et de saisie.

Certaines des erreurs s'annulent sur un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques (c.-à-d. celles qui n'ont pas tendance à s'annuler) engendrent un biais dans les estimations. Par exemple, si les transporteurs ont constamment tendance à sous-estimer leurs revenus, l'estimation des revenus sera alors inférieure à la valeur réelle du total de la population. Il est à noter que l'erreur type ne tient pas compte d'un tel biais.

À mesure que la taille de l'échantillon se rapproche de l'effectif de la population, l'apport de l'erreur d'échantillonnage appliqué à l'erreur totale de l'enquête diminue. Toutefois, ce principe ne s'applique pas nécessairement à l'erreur non due à l'échantillonnage.

En général, les erreurs non dues à l'échantillonnage sont assez difficiles à évaluer; des études spéciales doivent être menées pour être à même de les estimer. Certaines mesures tels des taux de réponse et d'imputation peuvent toutefois être obtenues assez facilement. Ces mesures peuvent agir, jusqu'à un certain point, comme indicateurs des erreurs non dues à l'échantillonnage. On présente ci-après divers types d'erreurs non dues à l'échantillonnage ainsi que certaines mesures associées aux enquêtes sur les transporteurs routiers.



## I. Coverage Errors

Coverage errors arise when the survey frame does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either excluded (under coverage), or counted more than once (over coverage). In addition, out of scope units may be present in the survey frame (over coverage).

Possible sources of coverage errors for these trucking industry surveys include:

- 1) Coverage errors may occur due to two different survey frames being used for surveying the for-hire carriers (one for the Q5 supplement, another for the survey of small for-hire carriers and owner-operators). A carrier can be excluded from both survey frames or included in both. The impact on the estimates is minimal as corrective actions are taken during data processing and estimation.
- 2) Errors in the Standard Industrial Classification (SIC) code on the survey frames may result in either over or under coverage of the trucking industry.
- 3) The 1994 QMCF survey excludes all companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1994 and some in 1993.
- 4) The 1994 Q5 survey excludes some companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1994.
- 5) The 1994 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey excludes all companies which started their operations (or earned \$1 million or more in intercity revenue for the first time) in 1994 and some in 1993. The coverage of this survey is also affected by the quality of the intercity revenue variable.
- 6) The survey of private carriers is subject to some degree of under coverage due to difficulties in identifying this type of carrier.

## II. Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to misinterpretation of the survey questions or lack of correct information, gives wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Large response errors are likely to be caught during editing. However, others may simply go through undetected.

## III. Non-response Errors

Non-response errors can occur when a respondent does not respond at all (total non-response) or responds only to some questions (partial non-response). These errors can have a serious effect if non-respondents are systematically different from respondents in survey characteristics and/or the non-response rate is high.

## I. Erreurs de couverture

Des erreurs de couverture surviennent lorsque la base de sondage n'englobe pas de façon adéquate la population cible. Ainsi, certaines unités appartenant à la population cible ne sont pas incluses (sous-dénombrement) ou encore sont dénombrées plus d'une fois (surdénombrement). De plus, certaines unités hors du champ de l'enquête peuvent être présentes sur la base de sondage (surdénombrement).

On présente dans ce qui suit, pour chacune des enquêtes, des sources éventuelles d'erreurs de couverture.

- 1) La population des transporteurs pour compte d'autrui est identifiée à l'aide de deux bases de sondage différentes (une pour l'enquête T5 et une autre pour l'enquête sur les petits transporteurs et les chauffeurs contractants). Cette distinction peut entraîner des problèmes de couverture. Par exemple, un transporteur peut être exclu des deux bases de sondage ou encore inclus dans les deux. De manière à minimiser ce genre de problèmes, diverses mesures sont prises lors du traitement des données et de l'estimation.
- 2) Des erreurs dans le code de Classification type des industries (CTI) présent dans les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.
- 3) L'ETTRM de 1994 exclut toutes les entreprises ayant commencé leurs activités (ou enregistré des recettes de 1 million \$ ou plus pour la première fois) en 1994 et, dans certains cas, en 1993.
- 4) L'enquête T5 de 1994 exclut certaines entreprises ayant commencé leurs activités (ou enregistré des recettes de 1 million \$ ou plus pour la première fois) en 1994.
- 5) L'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) de 1994 exclut toutes les entreprises ayant commencé leurs activités (ou enregistré pour la première fois des recettes de 1 million \$ ou plus au titre du transport interurbain) en 1994 et, dans certains cas, en 1993. La couverture peut aussi être affectée par la qualité de la variable sur les revenus provenant de services de transport interurbains.
- 6) Les transporteurs pour compte propre étant très difficiles à identifier, une composante de sous-dénombrement est à prévoir dans l'erreur totale.

## II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsqu'un répondant fournit des renseignements erronés. Celui-ci peut avoir mal interprété la question ou encore ne pas connaître le renseignement exact; il peut donner un mauvais renseignement par erreur ou peut tout simplement ne pas être disposé à divulguer des renseignements particuliers. Certaines erreurs de réponse peuvent être détectées au stade de la vérification, alors que d'autres ne seront jamais relevées.

## III. Erreurs de non-réponse

Des erreurs de non-réponse surviennent lorsqu'un répondant ne répond pas du tout au questionnaire (non-réponse totale) ou encore lorsqu'il ne répond que partiellement à certaines questions (non-réponse partielle). Ce type d'erreur peut avoir un effet assez important si les non-répondants sont systématiquement différents des répondants en ce qui a trait aux caractéristiques de l'enquête et/ou si le taux de non-réponse est élevé.



## IV. Processing Errors

Apart from coverage, response and non-response errors described above, errors that occur during the processing of the data constitute another component of the non-sampling error. Processing errors can arise in data capture, coding, transcription, editing, imputation, outlier detection and treatment, and other types of data handling.

A coding error occurs when a field is coded erroneously because of misinterpretation of coding procedures or bad judgment (e.g. errors in commodity coding). A data capture error occurs when data are misinterpreted or keyed incorrectly. For the AMCF survey of small for-hire carriers and owner operators, errors in financial data can occur when the data are being transcribed from the tax returns.

Once data are coded and captured, they are subject to editing and imputation of missing or erroneous values. The quality of the data depends on the amount of imputation and the difference between the imputed and the true, but unknown, values. Using wrong assumptions when developing the imputation system could result in bias in the imputed data.

The non-sampling error as a whole is only one part of the total survey error but its contribution may be important. To minimize the effect of this type of error, a quality assurance program is carried out for each survey. For instance, follow-ups of non-respondents are conducted to obtain information from the total non-respondents or to complete partially unanswered questionnaires for questions that are deemed essential. Various quality assurance procedures are exercised at the data capture step. The data editing procedures identify some inconsistencies in the data structure and the imputation procedures correct the identified inconsistencies.

### C. Some Measures of Data Quality

This section presents some indicators of the data quality of the trucking surveys as shown in tables 7.6 to 7.9. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics are presented. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million, composed of \$20 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is .2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. The lower the relative imputation rate, the more reliable the published estimate.

A total response rate is also provided. This rate is defined as the number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of in-scope units.

## IV. Erreurs de traitement

Mises à part les erreurs de couverture, de réponse et de non-réponse susmentionnées, les erreurs qui surviennent lors du traitement des données constituent une autre source d'erreur non due à l'échantillonnage. Des erreurs de traitement peuvent se produire lors de toutes les manipulations des données, que ce soit lors de la saisie, du codage, de la transcription, du contrôle, de l'imputation ou encore de la détection et du traitement des valeurs aberrantes.

Une erreur de codage survient lorsqu'un champ est incorrectement codé en raison d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou encore lors d'un mauvais jugement (p. ex., des erreurs dans le codage des marchandises). De la même façon, une erreur de saisie se produit lorsque les données ne sont pas interprétées correctement ou encore lors d'une faute de frappe. Pour l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants, des erreurs dans les données financières peuvent survenir lors de la transcription de celles-ci à partir des déclarations de revenus.

Une fois les données codées et saisies, une étape de vérification et d'imputation des données manquantes ou incohérentes est effectuée. La qualité des données dépend de l'importance de l'imputation ainsi que de la différence entre les données imputées et leur valeur réelle correspondante (valeur inconnue). On note que des hypothèses erronées lors de l'élaboration du système d'imputation peuvent introduire certains biais dans les données.

Les erreurs non dues à l'échantillonnage ne constituent qu'une partie de l'erreur totale de l'enquête; toutefois leur contribution peut être assez importante. Afin que ce type d'erreur soit minimisé, chacune des enquêtes est sujette à un programme d'assurance de la qualité. Ainsi, un suivi des non-répondants est effectué de manière à obtenir des renseignements pour les cas de non-réponse totale ou encore obtenir les renseignements jugés essentiels de la part des non-répondants partiels. Divers contrôles de la qualité sont effectués au stade de la saisie. Une vérification des données permet de détecter les incohérences dans la structure des données, puis une étape d'imputation vise à les corriger.

### C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section définit quelques indicateurs de qualité pour les enquêtes sur le secteur de camionnage, ceux-ci sont présentés aux tableaux 7.6 à 7.9. Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet éventuel de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés pour certaines variables d'intérêt. Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion des valeurs publiées d'une certaine caractéristique (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'un total de 25 millions \$ soit publié pour une certaine caractéristique; supposons également que de ce total, 20 millions \$ proviennent de valeurs non imputées et que 5 millions \$ soient imputés, ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 millions \$ divisés par 25 millions \$) ou de 20 %. Plus le taux d'imputation relatif est faible, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

Un taux de réponse global figure également dans cette section. Ce taux est défini comme étant le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle à l'enquête, divisé par le nombre total de transporteurs faisant partie du champ de l'enquête.

As a measure of the sampling error, estimated coefficients of variation (CV) for some for-hire trucking variables are presented in chapter 4 (table 4.7) as well as in the following tables. CV's for other estimates may be obtained from the Transportation Division upon request. Note that the provided CV estimates do not consider the fact that some of the data were imputed and thus may underestimate the true CV's. The CV and the relative imputation rate should be considered simultaneously to make an assessment of the reliability of an estimate.

Comme mesure de l'erreur d'échantillonnage, les coefficients de variation (CV) estimés sont présentés pour certaines variables du camionnage pour compte d'autrui au chapitre 4 (tableau 4.7), ainsi qu'aux tableaux suivants. Les CV pour d'autres estimations peuvent être obtenus sur demande auprès de la Division des transports. On note que les estimations de CV ne tiennent pas compte du fait que certaines données ont été imputées; par conséquent, les CV présentés peuvent sous-estimer les valeurs réelles. Il faut tenir compte simultanément du taux d'imputation relatif ainsi que du coefficient de variation pour évaluer la fiabilité des estimations.

Table 7.6

1994 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey –  
Quality Measures by Region and by Type of Service

Tableau 7.6

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de  
marchandises de 1994 – Mesures de qualité selon la région  
et selon le type d'activité

|   | 1st Quarter – 1er trimestre   |                                 |      | 2nd Quarter – 2ième trimestre |                                 |      |
|---|-------------------------------|---------------------------------|------|-------------------------------|---------------------------------|------|
|   | Response<br>Rate              | Relative<br>Imputation<br>Rate  |      | Response<br>Rate              | Relative<br>Imputation<br>Rate  |      |
|   | Taux de<br>réponse            | Taux<br>d'imputation<br>relatif | CV   | Taux de<br>réponse            | Taux<br>d'imputation<br>relatif | CV   |
|   | %                             |                                 |      |                               |                                 |      |
| Region – Région                                     |                               |                                 |      |                               |                                 |      |
| Atlantic – Atlantique                               | 72.3                          |                                 |      | 83.3                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 35.8                            | 4.6  |                               | 29.1                            | 3.8  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 56.2                            | 4.4  |                               | 33.9                            | 4.0  |
| Quebec – Québec                                     | 76.4                          |                                 |      | 86.5                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 14.4                            | 7.0  |                               | 13.7                            | 9.3  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 28.3                            | 7.5  |                               | 24.7                            | 9.0  |
| Ontario   | 64.6                          |                                 |      | 77.3                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 39.0                            | 3.7  |                               | 26.7                            | 3.5  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 46.1                            | 3.7  |                               | 34.9                            | 3.3  |
| Prairies  | 54.4                          |                                 |      | 74.3                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 26.5                            | 6.6  |                               | 8.0                             | 4.5  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 32.0                            | 5.3  |                               | 21.6                            | 4.6  |
| British Columbia – Colombie-Britannique             | 72.4                          |                                 |      | 67.9                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 32.9                            | 12.4 |                               | 26.2                            | 17.0 |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 46.0                            | 9.9  |                               | 34.5                            | 15.0 |
| Territories – Territoires                           | 62.5                          |                                 |      | 66.7                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 17.4                            | 0.0  |                               | 14.5                            | 0.0  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 23.4                            | 0.0  |                               | 18.3                            | 0.0  |
| MainType of Service – Type principale<br>d'activité |                               |                                 |      |                               |                                 |      |
| General Freight – Fret ordinaire                    | 73.0                          |                                 |      | 81.1                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 26.2                            | 3.2  |                               | 17.5                            | 4.3  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 34.9                            | 3.4  |                               | 25.4                            | 4.2  |
| Specialized Freight – Fret spécialisé               | 63.1                          |                                 |      | 75.0                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 34.4                            | 5.3  |                               | 22.3                            | 5.5  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 45.9                            | 4.3  |                               | 34.2                            | 4.7  |
| Total   | 67.4                          |                                 |      | 77.7                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 30.1                            | 3.0  |                               | 19.7                            | 3.4  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 39.9                            | 2.7  |                               | 29.4                            | 3.1  |
|   | 3rd Quarter – 3ième trimestre |                                 |      | 4th Quarter – 4ième trimestre |                                 |      |
| Atlantic – Atlantique                               | 81.6                          |                                 |      | 66.5                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 12.9                            | 5.0  |                               | 21.6                            | 4.1  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 28.2                            | 4.9  |                               | 40.5                            | 4.3  |
| Quebec – Québec                                     | 77.0                          |                                 |      | 64.6                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 28.3                            | 9.1  |                               | 33.0                            | 9.4  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 36.7                            | 8.6  |                               | 36.9                            | 9.2  |
| Ontario   | 71.9                          |                                 |      | 62.8                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 23.4                            | 3.5  |                               | 31.3                            | 3.6  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 37.7                            | 3.4  |                               | 39.4                            | 3.5  |
| Prairies  | 60.5                          |                                 |      | 69.0                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 18.4                            | 5.1  |                               | 16.5                            | 5.3  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 40.2                            | 5.5  |                               | 23.7                            | 5.5  |
| British Columbia – Colombie-Britannique             | 61.3                          |                                 |      | 57.6                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 49.9                            | 9.8  |                               | 42.5                            | 9.0  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 50.8                            | 9.8  |                               | 44.9                            | 8.7  |
| Territories – Territoires                           | 50.0                          |                                 |      | 50.0                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 47.3                            | 0.0  |                               | 38.0                            | 0.0  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 55.0                            | 0.0  |                               | 89.5                            | 0.0  |
| MainType of Service – Type principale<br>d'activité |                               |                                 |      |                               |                                 |      |
| General Freight – Fret ordinaire                    | 71.9                          |                                 |      | 66.7                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 19.4                            | 4.0  |                               | 23.1                            | 3.5  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 35.6                            | 3.9  |                               | 32.8                            | 3.4  |
| Specialized Freight – Fret spécialisé               | 68.0                          |                                 |      | 61.3                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 34.0                            | 3.8  |                               | 35.1                            | 4.2  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 43.3                            | 3.8  |                               | 39.6                            | 4.3  |
| Total   | 69.7                          |                                 |      | 63.7                          |                                 |      |
| Revenues – Revenus                                  |                               | 26.1                            | 2.7  |                               | 28.3                            | 2.7  |
| Expenses – Dépenses                                 |                               | 39.2                            | 2.7  |                               | 35.8                            | 2.6  |



Table 7.7

1994 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey  
Annual Supplement (Q5) Quality Measures by  
Region, by Type of Service, and by Size

Tableau 7.7

Supplément annuel à l'enquête trimestrielle sur les  
transporteurs routiers de marchandises (T5) de 1994 –  
Mesures de qualité selon la région, selon le type d'activité  
et selon la taille

|  | Response<br>Rate   | Relative Imputation<br>Rate  | CV  |
|--|--------------------|------------------------------|-----|
|  | Taux de<br>réponse | Taux d'imputation<br>relatif |     |
|  |                    | %                            |     |
| <b>Region – Région</b>                                       |                    |                              |     |
| Atlantic – Atlantique  | 79.0               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 15.4                         | 3.9 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 16.9                         | 4.1 |
| Quebec – Québec  | 92.6               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 17.6                         | 5.7 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 18.3                         | 5.8 |
| Ontario  | 80.6               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 8.7                          | 3.2 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 21.9                         | 3.2 |
| Prairies   | 79.7               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 5.5                          | 5.2 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 8.3                          | 5.0 |
| British Columbia – Colombie-Britannique                      | 75.3               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 17.3                         | 7.9 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 28.8                         | 7.5 |
| Territories – Territoires                                    | 42.6               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 55.4                         | 4.6 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 55.0                         | 4.6 |
| <b>Type of Service – Type d'activité</b>                     |                    |                              |     |
| General Freight (TL/LTL) – Marchandises<br>générales (CC/CP) | 88.8               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 8.9                          | 2.9 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 18.4                         | 3.0 |
| Household Good Movers – Articles ménagers                    | 66.7               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 18.3                         | 3.6 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 19.2                         | 3.8 |
| Bulk – Produits en vrac                                      | 82.0               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 16.1                         | 6.4 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 19.1                         | 6.5 |
| Other – Autre  | 75.9               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 12.5                         | 6.2 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 17.0                         | 5.9 |
| <b>Size – Taille</b>   |                    |                              |     |
| Medium Carriers – Transporteurs de taille moyenne            | 80.3               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 18.7                         | 3.6 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 26.5                         | 3.7 |
| Large Carriers – Transporteurs de grande taille              | 98.3               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 3.5                          | 9.9 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 7.8                          | 9.6 |
| Top Carriers – Principaux transporteurs                      | 100.0              |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 5.1                          | 0.0 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 12.3                         | 0.0 |
| <b>Total</b>   | 82.1               |                              |     |
| Revenues – Revenus   |                    | 11.2                         | 2.2 |
| Expenses – Dépenses  |                    | 18.1                         | 2.1 |

Table 7.8

1994 Annual Motor Carriers of  
Freight Survey of Small For-hire  
Carriers and Owner Operators<sup>1</sup>

Relative Imputation Rates for  
Selected Operational Variables –  
Canada Level

| Variables   | Relative Imputation Rate <sup>1</sup>                      |   |
|---|--|---|
|   | Taux d'imputation relatif <sup>1</sup>                     |   |
|   | For-hire Carriers<br>Transporteurs pour<br>compte d'autrui | Owner Operators<br>Chauffeurs<br>contractants |
|   | %  |   |
| Principal Type of Transportation<br>Activity – Genre de service de<br>transport principal | 52.2   | 70.5  |
| Total Employment – Total de l'emploi  |  |   |
| Full Time – Plein temps   | 43.7   | 63.7  |
| Part Time – Temps partiel   | 42.0   | 67.5  |
| Fuel Consumed in Litres –<br>Carburant consommé en litres                                 | 50.5   | 70.7  |

<sup>1</sup> Missing operational data are imputed based on financial data available for all in-sample units in such a way that the important correlations between the two types of data are fully exploited. – Les données d'exploitation manquantes sont imputées à l'aide des données financières disponibles pour toutes les unités de l'échantillon de manière à mettre à profit les corrélations importantes entre les deux types de données.

Tableau 7.8

Enquête annuelle sur les transporteurs  
routiers de marchandises – Transporteurs  
pour compte d'autrui et chauffeurs  
contractants – 1994<sup>1</sup>

Taux d'imputation relatifs pour certaines  
variables d'exploitation – Canada

Table 7.9

1994 For-hire Trucking (Commodity Origin/  
Destination) Response Rates for the First Stage  
Sample (Carriers) by Region of Domicile

Tableau 7.9

Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui  
(origine et destination des marchandises) de 1994 – Taux  
de réponse pour l'échantillon de premier degré  
(transporteurs) selon la région de domicile

|   | Region of Domicile |             | Response Rate   |             |
|---|--------------------|-------------|-----------------|-------------|
|   | Région de domicile |             | Taux de réponse |             |
|   | QTR1               | QTR2        | QTR3            | QTR4        |
|   | TRI1               | TRI2        | TRI3            | TRI4        |
|   | %                  |             |                 |             |
| Atlantic – Atlantique                       | 97.0               | 95.7        | 97.0            | 100.0       |
| Quebec – Québec                             | 84.7               | 95.7        | 90.8            | 88.5        |
| Ontario                                     | 85.0               | 90.2        | 86.7            | 91.0        |
| Manitoba, Saskatchewan, Alberta             | 92.0               | 93.6        | 87.1            | 94.9        |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 92.5               | 95.3        | 96.2            | 98.0        |
| <b>Canada</b>                               | <b>88.6</b>        | <b>93.3</b> | <b>90.0</b>     | <b>93.0</b> |

**Table 7.10**  
**1994 Annual Motor Carriers of**  
**Freight Survey of Private Carriers**

**Tableau 7.10**  
**Enquête annuelle sur les transporteurs**  
**routiers de marchandises de 1994 –**  
**Transporteurs pour compte propre**

| Region of Domicile<br>Région de domicile   | Quality Measures by Region of Domicile<br>Mesures de qualité selon la région de domicile |   |
|--|--|---|
|  | Response Rate<br>Taux de réponse   | Relative Imputation<br>Rate for Expenses <sup>1</sup><br>Taux d'imputation<br>relatif – dépenses <sup>1</sup> |
|  | %  |   |
| Atlantic – Atlantique                      | 70.6   | 34.2  |
| Quebec – Québec                            | 37.0   | 65.4  |
| Ontario                                    | 47.9   | 46.1  |
| Prairies                                   | 46.7   | 34.3  |
| British Columbia –<br>Colombie-Britannique | 56.0   | 59.1  |
| <b>Canada</b>                              | <b>46.1</b>  | <b>49.7</b>   |

<sup>1</sup> Total operating expenses are required from all carriers (compulsory fields). Relative imputation rates can be higher for other variables. – Les dépenses totales d'exploitation sont requises de tous les transporteurs (champs obligatoires). Les taux d'imputation relatifs peuvent être plus élevés pour les autres variables.





## Glossary

**Asset Turnover Ratio.** A measure of profitability obtained by dividing total revenues by total assets.

**Bill of Lading.** A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

**Class I (For-Hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination).** For-hire carriers which earned gross annual intercity revenues of \$12 million or more.

**Class II (For-Hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination).** For-hire carriers which earned gross annual intercity revenues greater than or equal to \$1 million to less than \$12 million.

**Commodity.** The description of the transported merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to Statistics Canada's Standard Commodity Classification at the three digit level.

**Current Ratio.** A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

**Debt-Equity Ratio.** A measure of solvency calculated by dividing total borrowings and claims of affiliates by shareholder's equity.

**Destination.** The point to which goods were delivered by the final carrier.

**Domestic Shipment.** A shipment whose origin and destination are in Canada.

**Establishment.** An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

**Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey).** Any 12 month period adopted by a carrier as its annual accounting period, ending any time between April 1, 1993 and March 31, 1994.

**For-Hire Carrier.** Any carrier which undertakes the transport of goods for compensation.

**Freight Forwarders.** Companies that play an intermediary role between the shipper and the carrier by arranging the transport of freight for a fee.

**General Freight.** Freight that is packed (not bulk) and does not need specialized transportation equipment.

**Industry Activity Statistics.** Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

**Industry Structure Statistics.** Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

**Intercity Shipment (For-Hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination).** A shipment transported a distance greater than 24 km.

**Interest coverage.** The number of times a firm can meet the interest payments of its creditors. The ratio is calculated by dividing the net income before interest and taxes by the amount of interest paid.

**Interline Shipments.** The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point, a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the final destination.

**International Motor Carrier.** A Canadian-based for-hire or private carrier that operates in the United States, or Mexico.

**Interprovincial Motor Carrier.** A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

**LTL – Less than Truckload.** A shipment which does not exceed 10,000 lb. or 4,500 kilograms.

**Level I and Level II Carriers (Quarterly Motor Carriers of Freight Survey).** Level I are For-hire carriers with annual operating revenues of \$5 million or more and Level II are For-hire carriers with annual operating revenues greater than or equal to \$1 million and less than \$5 million.

**Level III Carriers (Annual Motor Carriers of Freight Survey).** For-hire carriers and owner operators with annual operating revenues greater than or equal to \$25 thousand and less than \$1 million.

**Level IV Carriers (Motor Carriers of Freight, Private Carriers Survey).** Private carriers with annual operating expenses of \$1 million and more.

**Leverage.** The extent to which the firm has been financed by debt.

**Line Haul.** The movement of freight between cities or terminals. Line Haul does not include pick up and delivery service.

**Long-term capital employed.** Measures the long term source of capital and equals the sum of long term liabilities plus owner's equity.

**Long-term debt ratio.** The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing long term liabilities by long term liabilities plus total owner's equity.

**Operating Expenses.** Operating expenses include expenses incurred in carrying motor carrier freight operations **only**. These exclude non-operating expenses such as capital loss, interest paid, etc.

**Operating Profit Rate of Return.** Calculated by dividing net income before interest and taxes by total assets. Because interest payments are included in net income, this ratio measures profitability independent of how the firm is financed.

**Operating ratio.** The proportion of operating revenues absorbed by operating expenses. Calculated by dividing operating expenses by operating revenues.

**Operating Revenues.** Operating revenues include revenues pertaining to the motor carriers of freight operations **only**. These correspond to the total amount billed by the carrier and exclude revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

**Origin.** The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback (a rail movement where the transport of goods is in highway trailers/containers on railway cars).

**Owner Operators.** Owner Operators own/lease one or more power units and provide hauling services under contract to for-hire or private carriers.

**Private Carrier.** A company whose principal occupation is not trucking and which maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) for transporting its own freight. (Data on these carriers are found in Chapter 5. These data were previously published in occasional Service Bulletins, Cat.no 50-002)

**Probill.** A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

**Profit margin.** The percentage of profit earned from each revenue dollar. It is obtained by dividing net income after taxes by total revenues and multiplying by 100.

**Province or Territory of Domicile.** The province or territory where the head office of the carrier is located.

**Relative imputation rate.** The proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by the imputed data (revenues, expenses).

**Response rate.** The number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of carriers in-scope for the survey (cases resolved and unresolved).

**Return on assets.** A measure of profitability, calculated as a percentage and obtained by dividing net income after taxes by total assets and multiplying by 100.

**Return on owner's equity.** A measure of the financial return to owners of a business. Calculated by dividing net income before taxes by owner's equity.

**Return on long-term capital employed.** Measures the financial return to the providers of long term capital and is obtained by dividing net income before interest and taxes by the sum of long term liabilities plus owner's equity.

**Salaries and Wages.** Total compensation minus supplementary labour income or benefits.

**Sampling.** A procedure used to select a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

**Sampling Weight.** A factor attached to each sampled unit indicating the number of units it represents in the population.

**Shipment (For-Hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination).** A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

**Shipping Document.** Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

**Standard Industrial Classification (SIC).** Classification system developed in 1980 which allows the reporting of an integrated system of economic statistics by breaking down Canada's total economic production into industries. Trucking industries (Industry Group 456) are establishments primarily engaged in the provision of trucking, transfer and related services. This industry group is a part of the Major Group 45 (Transportation industries) which includes establishments primarily engaged in the transportation of goods and passengers by air, railway, water and motor vehicles.

**Stratification.** A non-overlapping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata.

**Supplementary Labour Income.** Payments made by employers for the future benefit of the employees that consist of employers' contributions to employee welfare and pension funds, workmen's compensation funds and unemployment insurance.

**Survey Frame.** A list of units (trucking firms) that carries the contact (e.g., name, address) and the classification (e.g., industrial classification) information of the units to be surveyed.

**Survey Population.** Collection of all units (e.g., carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty in identifying all the units that belong to the target population.



**Target Population.** Collection of all units (e.g., carriers, shipments) for which the information is required.

**Tonne-Kilometre.** An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

**Top Carriers.** A group of for-hire motor carriers of freight with annual revenues of \$25 million and more per carrier.

**Trip Report.** A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

**Truckload (TL).** A shipment which exceeds 10,000 lb. or 4500 kilograms.

**Weight (Mass).** An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items not rated for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

**Working Capital Ratio.** See current ratio.

## Glossaire

**Base de sondage.** Liste des unités (entreprises de camionnage) contenant les renseignements visant à établir un contact (p.ex., nom, adresse) et une classification (p. ex., la classification industrielle) des unités à enquêter.

**Bordereau d'envoi.** Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise précisant de quelle manière l'envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression «lettre de voiture».

**Capitaux à long terme utilisés.** Mesure des capitaux à long terme égale à la somme du passif à long terme et des capitaux propres.

**Catégorie I (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).** Transporteurs pour compte d'autrui ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de 12 millions\$ ou plus.

**Catégorie II (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).** Transporteurs pour compte d'autrui ayant tirés du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes supérieures ou égales à 1 million \$ et inférieures à 12 millions \$.

**Charge partielle.** (CP) Transport par lots brisés n'excédant pas 10,000 livres ou 4,500 kilogrammes.

**Charge complète.** (CC) Transport par lots brisés excédant 10,000 livres ou 4,500 kilogrammes.

**Chauffeurs contractants.** Les chauffeurs contractants possèdent ou louent une ou plusieurs unités matrices et fournissent des services de transport sous contrat aux transporteurs pour compte propre ou pour compte d'autrui.

**Classification type des industries (CTI).** Système de classification conçu en 1980 qui permet la production d'un système intégré de statistiques économiques en subdivisant la production économique totale canadienne en industries. Les industries du camionnage (groupe industriel 456) sont formées d'établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de camionnage, des services de transfert et des services connexes. Ce groupe industriel fait partie du grand groupe 45 (Industries du transport) qui comprend les établissements dont l'activité principale concerne le transport de voyageurs et de marchandises par air, par chemin de fer, par eau et par terre (véhicules motorisés).

**Coefficient de liquidité générale.** Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

**Connaissance.** Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinataire). Le connaissance comprend en général la description des marchandises, leur origine et leur destination, leur poids ou leur quantité et les frais de transport.

**Courtiers en camionnage.** Firms qui jouent le rôle d'intermédiaire entre l'expéditeur et le transporteur se chargeant du transport des marchandises pour les expéditeurs, moyennant une rémunération pour ses services.

**Couverture de l'intérêt.** Nombre de fois qu'une entreprise serait en mesure de payer l'intérêt de sa dette auprès de ses crédeurs. Le ratio est obtenu en divisant le bénéfice net, compte non tenu des intérêts sur la dette et des impôts sur ce bénéfice, par le montant des intérêts payés.

**Dépenses d'exploitation.** Les dépenses d'exploitation incluent seulement les dépenses engagées suite aux activités de transport routier de marchandises. Elles excluent les dépenses diverses telles que les pertes de capital, les intérêts versés, etc.

**Destination.** Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier.

**Document d'expédition.** Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantillonné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), une lettre de transport, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

**Effet de levier.** L'effet de l'endettement d'une entreprise.

**Établissement.** Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

**Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises).** Toute période de 12 mois utilisée par un transporteur comme année financière et se terminant à n'importe quel moment entre le 1er avril 1993 et le 31 mars 1994.

**Expédition interne.** Expédition dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada.

**Expédition interurbaine (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).** Expédition effectuée sur une distance n'excédant pas 24 km.

**Feuille de route.** Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ.

**Fret général.** Marchandises empaquetées (autre que le vrac) et qui ne nécessitent pas un équipement de transport spécialisé.

**Livraison (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).** Une quantité de marchandises transportée par un transporteur pour compte d'autrui d'une personne ou d'une organisation (consignateur ou expéditeur) à une autre personne ou organisation (consignataire ou destinataire).

**Marge bénéficiaire.** Le pourcentage de bénéfices nets enregistrés par chaque dollar de recettes. Elle est obtenue en divisant les bénéfices nets après impôts par les recettes d'exploitation totales et en multipliant par 100.

**Origine.** Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transporteur routier comprend le transport rail-route (le mouvement par rail consiste dans le transport des marchandises par conteneurs ou semi-remorques placés sur les wagons).

**Poids (masse).** Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certaines pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établi grâce à une table de conversion.

**Poids d'échantillonnage.** Un facteur propre à chaque unité échantillonnée indiquant le nombre d'unités qu'elle représente dans la population.

**Population cible.** Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles des renseignements sont requis.

**Population observée.** Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible.

**Produit.** Description de la marchandise transportée telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits de Statistique Canada au niveau de détail à trois chiffres.

**Province ou territoire de domicile.** Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

**Principaux transporteurs.** Terme qui réfère au groupe de transporteurs routiers pour compte d'autrui dont les recettes annuelles atterrissent 25 million \$ ou plus, par transporteurs.

**Ratio d'autonomie financière à long terme.** Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif à long terme par le total du passif à long terme plus les capitaux propres.

**Ratio d'exploitation.** Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation et est obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation.

**Ratio du fond de roulement.** Voir le coefficient de liquidité général.

**Ratio de rotation de l'actif.** Mesure de rentabilité obtenue en divisant les recettes totales d'exploitation par l'actif total.

**Recettes d'exploitation.** Les recettes d'exploitation incluent **seulement** les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, à l'exclusion de la part des recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons inter-transporteur..

**Rendement de l'actif.** Mesure de rentabilité exprimée en pourcentage et obtenue en divisant le bénéfice net après impôts par le total de l'actif et en multipliant par 100.

**Rendement des capitaux à long terme utilisés.** Mesure du rendement financier des capitaux à long terme pour les fournisseurs de ces capitaux, obtenue en divisant le bénéfice net, compte non tenu des intérêts sur la dette et des impôts sur ce bénéfice, par la somme du passif à long terme et des capitaux propres.

**Rendement des capitaux propres.** Mesure du rendement financier de l'entreprise pour les propriétaires, obtenue en divisant le bénéfice net avant impôt par les capitaux propres.

**Revenu supplémentaire du travail.** Paiements faits par l'employeur pour l'avantage futur de ses salariés qui comprend les cotisations des employeurs aux caisses de retraite et aux régimes de prévoyance des salariés, aux caisses d'indemnisation des accidentés, et à l'assurance-chômage.

**Rotation des capitaux.** Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes totales d'exploitation par l'actif total.

**Salaires et traitements.** Rémunération totale moins le revenu supplémentaire du travail ou les avantages sociaux.

**Sondage.** Méthode utilisée pour choisir au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée «échantillon».

**Statistiques de l'activité de l'industrie.** Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

**Statistiques de la structure de l'industrie.** Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'œuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.



**Stratification.** Partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates.

**Taux d'imputation relatif.** La proportion des valeurs estimatives publiées (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation des données.

**Taux de rendement du bénéfice d'exploitation.** Calculé en divisant le bénéfice net avant les intérêts sur la dette et les impôts par l'actif total. Comme les frais d'intérêt sont inclus dans le revenu net, ce taux mesure la rentabilité indépendamment de la façon dont l'entreprise est financée.

**Taux de réponse.** Le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle aux questions, divisé par le nombre de transporteurs à l'enquête (cas résolus et non résolus) d'unités dans le champ d'enquête.

**Tonne-kilomètre.** Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

**Transferts (Liaisons inter-transporteurs).** Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers une autre destination qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

**Transport de longue distance.** Le mouvement des marchandises entre deux agglomérations ou terminaux. Ce mouvement exclut le service de la cueillette et la livraison.

**Transporteurs de niveau I et Transporteurs de niveau II (Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises).** Les transporteurs pour compte d'autrui de niveau I ont des recettes d'exploitation annuelles de 5 millions de dollars ou plus et les transporteurs pour compte d'autrui de niveau II ont des recettes d'exploitation annuelles supérieures ou égales à 1 million de dollars et inférieures à 5 millions de dollars.

**Transporteurs de niveau III (Enquête annuelle des transporteurs routiers de marchandises).** Transporteurs pour compte d'autrui et chauffeurs contractants dont les recettes annuelles brutes d'exploitation étaient supérieures ou égales à 25 000 \$ et inférieures à 1 million \$.

**Transporteurs de niveau IV (Transporteurs routiers de marchandises, Enquête sur les transporteurs pour compte propre).** Transporteurs pour compte propre ayant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus.

**Transporteurs routiers internationaux.** Transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre domiciliés au Canada qui opèrent aux États-Unis ou au Mexique.

**Transporteurs routiers interprovinciaux.** Transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre qui opèrent dans plus d'une province ou territoire.

**Transporteurs routiers pour compte d'autrui.** Transporteurs qui, moyennant rétribution, assument le transport de marchandises.

**Transporteurs routiers pour compte propre.** Entreprises dont l'activité principale n'est pas le camionnage et qui opèrent leur propre flotte de véhicules (possédés ou loués) pour le transport de leurs marchandises. (Les données sur ces transporteurs apparaissent au chapitre 5. Ces données étaient précédemment publiées de façon occasionnelle dans les Bulletins de service, no. 50-002 au catalogue).

**Definitions of Financial Ratios****Définitions des ratios financiers****Profitability****Rentabilité**

$$\text{Operating Profit Margin (\%)} = \frac{\text{Net Operating Income}}{\text{Operating Revenue}} \times 100$$

$$\text{Marge bénéficiaire d'exploitation (\%)} = \frac{\text{Recettes nettes d'exploitation}}{\text{Recettes d'exploitation}} \times 100$$

$$\text{Operating Ratio} = \frac{\text{Operating Expenses}}{\text{Operating Revenue}}$$

$$\text{Ratio d'exploitation} = \frac{\text{Dépenses d'exploitation}}{\text{Recettes d'exploitation}}$$

$$\text{Return on Assets (\%)} = \frac{\text{Net Income before Extraordinary Items}}{\text{Total Assets}} \times 100$$

$$\text{Rendement de l'actif (\%)} = \frac{\text{Recettes nettes avant postes extraordinaires}}{\text{Total de l'actif}} \times 100$$

**Leverage****Levier financier**

$$\text{Return on Equity (\%)} = \frac{\text{Net Income before Extraordinary Items}}{\text{Owner's Equity}} \times 100$$

$$\text{Rendement de l'avoir (\%)} = \frac{\text{Recettes nettes avant postes extraordinaires}}{\text{Avoir des propriétaires}} \times 100$$

$$\text{Return on Capital Employed (\%)} = \frac{\text{Net Income before Tax and Interest}}{\text{Long Term Capital Employed}} \times 100$$

$$\text{Rendement des capitaux employés (\%)} = \frac{\text{Recettes nettes avant impôt et intérêt}}{\text{Capitaux employés à long terme}} \times 100$$

$$\text{Interest Coverage Ratio} = \frac{\text{Net Income before Tax and Interest}}{\text{Interest Expenses}}$$

$$\text{Ratio de couverture des intérêts} = \frac{\text{Recettes nettes avant impôt et intérêt}}{\text{Intérêts versés}}$$

**Solvency****Solvabilité**

$$\text{Working Capital Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

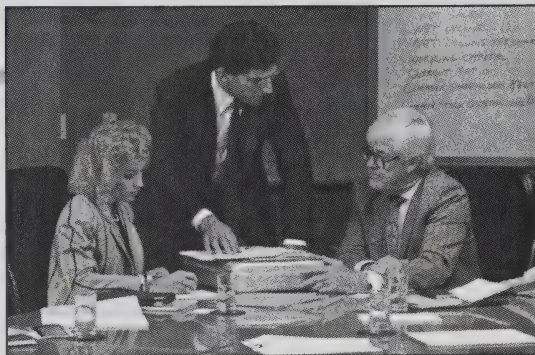
$$\text{Ratio du fonds de roulement} = \frac{\text{Actif à court terme}}{\text{Passif à court terme}}$$

$$\text{Long-Term Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Long-Term Debt}}{\text{Long Term Capital Employed}}$$

$$\text{Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires} = \frac{\text{Dette à long terme}}{\text{Capitaux employés à long terme}}$$

# Hire our team of researchers for \$56 a year

# Notre équipe de chercheurs est à votre service pour 56 \$ par année



**S**ubscribing to *Perspectives on Labour and Income* is like having a complete research department at your disposal. Solid facts. Unbiased analysis. Reliable statistics.

But *Perspectives* is more than just facts and figures. It offers authoritative insights into complex

labour and income issues, analyzing the statistics to bring you simple, clear summaries of labour market and income trends.

Our team of experts brings you the latest labour and income data. Each quarterly issue provides:

- topical articles on current labour and income trends
- more than 50 key labour and income indicators
- a review of ongoing research
- information on new surveys

As a special bonus, twice a year you will also receive *The Labour Market Review*, giving you timely analysis on labour market performance over the previous six months or year.

**And all for only \$56!**

Thousands of Canadian professionals turn to *Perspectives* to discover emerging trends in labour and income and to stay up to date on the latest research findings. As a subscriber, you will get the inside story.

We know you'll find *Perspectives* indispensable. GUARANTEED. If you aren't convinced after reading the first issue, we'll give you a FULL REFUND on all outstanding issues. Order your subscription to *Perspectives* today (Cat. No. 75-0010XPE).

## ORDER NOW!

For only \$56 (plus \$3.92 GST and applicable PST) you will receive the latest labour and income research (4 issues per year).

Subscription rates are US\$68 for U.S. customers and US\$80 for customers in other countries. Fax your VISA or MasterCard order to: (613) 951-1584. Call toll free: 1-800-267-6677. Or mail to: Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario K1A 0T6. Or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication. Via Internet: [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca)

**S'**abonner à *L'emploi et le revenu en perspective*, c'est disposer d'une division entière de chercheurs à votre service. Des faits solides. Des analyses objectives. Des statistiques fiables.

La publication n'a pas que des faits et des chiffres. Elle offre également des analyses de fond sur des questions complexes touchant l'emploi et le revenu, de façon à fournir des indications claires et précises sur les

tendances actuelles du marché du travail et des revenus.

Notre équipe de spécialistes met à votre disposition des données récentes sur l'emploi et le revenu. Dans chacun des numéros trimestriels, vous trouverez :

- des articles de fond sur l'emploi et le revenu
- plus de 50 indicateurs clés de l'emploi et du revenu
- un aperçu de la recherche en cours
- de l'information sur les nouvelles enquêtes

En prime, vous recevrez le *Bilan du marché du travail* deux fois l'an. Vous disposerez ainsi d'une analyse à jour de la situation du marché du travail pour les six derniers mois ou la dernière année.

**Tout cela pour 56 \$ seulement!**

Des milliers de professionnels au Canada consultent *Perspective* pour connaître les tendances de l'emploi et du revenu, ainsi que les plus récents résultats de recherche. Votre abonnement vous permettra de connaître tous les faits.

Nous savons que *L'emploi et le revenu en perspective* deviendra pour vous un outil indispensable. C'EST GARANTI. Si vous n'êtes pas satisfait après avoir lu le premier numéro, nous vous REMBOURSERONS le montant payé pour les numéros à venir. Abonnez-vous à *Perspective* (n° 75-0010XPF au cat.) dès aujourd'hui.

## ABONNEZ-VOUS DÈS MAINTENANT!

Pour 56 \$ seulement (plus 3,92 \$ de TPS et la TVP en vigueur en sus), vous recevrez les plus récentes recherches sur l'emploi et le revenu (quatre numéros par année). L'abonnement est de 68 \$ US aux États-Unis et de 80 \$ US dans les autres pays. Faites parvenir votre commande par télécopieur (VISA ou MasterCard) au (613) 951-1584, par téléphone (sans frais) au 1-800-267-6677, par courrier à Statistique Canada, Division des Opérations et de l'intégration, Direction de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Ou communiquez avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près. (Voir la liste dans la présente publication). Via l'Internet: [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca)





# ORDER FORM

Statistics Canada

## TO ORDER:



MAIL

Statistics Canada  
Operations and Integration  
Circulation Management  
120 Parkdale Avenue  
Ottawa, Ontario  
Canada K1A 0T6



PHONE

1-800-267-6677

Charge to Visa or Mastercard.  
Outside Canada and the U.S.,  
and in the Ottawa area call  
(613) 951-7277. Please do  
not send confirmation.



FAX

1-800-889-9734

Visa, MasterCard and  
purchase orders only.  
Please do not send  
confirmation. A fax will be  
treated as an original order.



INTERNET order@statcan.ca

(Please print)



1-800-363-7629

Telecommunication Device  
for the Hearing Impaired

Company

Department

Attention

Title

Address

City

Province

Postal Code

Phone

Fax

## METHOD OF PAYMENT:

(Check only one)



Please charge my:



VISA



MasterCard

Card Number

Expiry Date

Cardholder (please print)

Signature



Payment enclosed \$



Purchase  
Order Number

(Please enclose)

Authorized Signature

| Catalogue<br>Number | Title | Date of<br>Issue<br>or<br>Indicate an<br>"S" for<br>subscription | Annual Subscription<br>or Book Price |                          |                          | Quantity | Total<br>\$ |
|---------------------|-------|--|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|----------|-------------|
|                     |       |  | Canada<br>\$                         | United<br>States<br>US\$ | Other<br>Country<br>US\$ |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |
|                     |       |  |                                      |                          |                          |          |             |

▶ Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.

▶ Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST and applicable PST.  
Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and  
foreign clients are shown in US dollars.

▶ Cheque or money order should be made payable to the  
Receiver General for Canada.

▶ GST Registration # R121491807

SUBTOTAL

DISCOUNT  
(if applicable)

GST (7%)  
(Canadian clients only)

Applicable PST  
(Canadian clients only)

GRAND TOTAL

PF 093238

# THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics Canada Statistique Canada

Canada



Statistique Canada

PF 093238

Signature de la personne autorisée

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p>▶ Veuillez noter que les prix au catalogue pour les É.-U. et les autres pays sont donnés en dollars américains.</p>   | TOTAL   |  |
|  | <p>RÉDUCTION<br/>(s'il y a lieu)</p>                    |  |
| <p>▶ Les clients canadiens paient en dollars canadiens et ajoutent la TPS de 7 % et la TVP en vigueur. Les clients à l'étranger paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.</p> | <p>TPS (7 %)<br/>(Clients canadiens seulement)</p>      |  |
|  | <p>TVP en vigueur<br/>(Clients canadiens seulement)</p> |  |
| <p>▶ Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du<br/><i>Receveur général du Canada.</i></p>  | TOTAL GÉNÉRAL   |  |
| <p>▶ TPS N° R121491807</p>   | <p><b>PF 093238</b></p>                                 |  |

## MERCI DE VOTRE COMMANDE!

# Canada



# Pick a topic... any topic

The **1994 Statistics Canada Catalogue** is your guide to the most complete collection of facts and figures on Canada's changing business, social and economic environment. No matter what you need to know, the **Catalogue** will point you in the right direction.

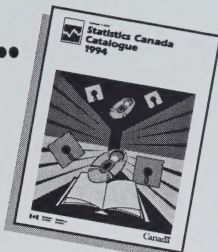
From the most popular topics of the day - like employment, income, trade, and education - to specific research studies - like mineral products shipped from Canadian ports and criminal victimization in urban areas - you'll find it all here.

**... the 1994 Statistics Canada Catalogue will help you get your bearings...**

The **Catalogue** puts all this information at your fingertips. With the expanded index, you can search by subject, author or title - even periodical articles are indexed. There's also a separate index for all our electronic products.

The **Catalogue** has everything you need to access all Statistics Canada's products:

- descriptions of over 25 new titles, plus succinct abstracts of the over 650 titles and 7 map series already produced;
- a complete guide to finding and using statistics;
- electronic products in a variety of media, and



advice on getting expert assistance on electronic products and on-line searches;

- tabs to each section -- so you can immediately flip to the information you need.

## ... time and time again

To make sure that the **Catalogue** stands up to frequent use, we used a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.

Order today - you'll be lost without it.

## 1994 Statistics Canada Catalogue

Only \$15 (plus GST and applicable PST) in Canada (US\$18 in the U.S. and US\$21 in other countries). Quote Cat. no. 11-2040XPE.

## Write to:

Statistics Canada  
Operations and Integration  
Circulation Management  
120 Parkdale Avenue  
Ottawa, Ontario K1A 0T6

**Fax: (613) 951-1584**

**Call toll-free: 1-800-267-6677**

**Via Internet: [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca)**

Or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

# Choisissez un sujet... n'importe lequel

Le **Catalogue de Statistique Canada 1994** est votre guide pour la collection la plus complète de faits et de chiffres dans les domaines, en constante évolution, du commerce, de la société et de l'économie du Canada. Peu importe ce que vous voulez savoir, le **Catalogue** vous mettra sur la bonne piste.

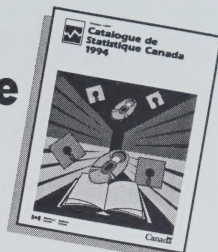
Des sujets actuels les plus populaires - comme l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation - à des études de recherche spécialisées - comme les produits minéraux expédiés des ports canadiens et la victimisation dans les régions urbaines - vous trouverez tout dans ce document.

**Le Catalogue de Statistique Canada 1994 vous aidera à vous orienter...**

Le **Catalogue** vous met tous ces renseignements sous la main. L'index augmenté vous permet de chercher par sujet, auteur ou titre - les articles de périodiques sont même indexés. On a aussi ajouté un index séparé pour tous nos produits électroniques.

Le **Catalogue** a tout ce qu'il vous faut pour vous procurer les produits de Statistique Canada :

- descriptions de plus de 25 nouveaux titres et courts résumés des 650 titres et plus et des 7 séries de cartes déjà disponibles;
- guide complet pour obtenir et utiliser les données statistiques;
- produits électroniques sur supports divers et conseils sur l'obtention d'aide d'experts pour



les produits électroniques et les recherches en direct;

- système d'onglets pour chaque section - pour que vous puissiez immédiatement repérer les renseignements qui vous intéressent.

## ... maintes et maintes fois

Pour garantir que le **Catalogue** puisse résister à une utilisation fréquente, nous avons utilisé une couverture avec un revêtement spécial conçue pour éviter les dos cassés, les bords abîmés et les coins de page pliés.

Commandez aujourd'hui - vous ne pourrez plus vous en passer.

## Catalogue de Statistique Canada 1994

Seulement 15 \$ (plus la TPS et la TVP en vigueur) au Canada (18 \$ US aux États-Unis et 21 \$ US dans les autres pays). Indiquez le n° au catalogue : 11-2040XPE.

## Écrivez à :

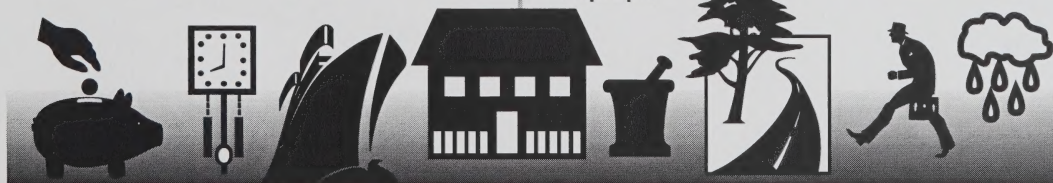
Statistique Canada  
Opérations et intégration  
Direction de la circulation  
120, avenue Parkdale  
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

**Télécopier : (613) 951-1584**

**Appels sans frais : 1-800-267-6677**

**Via l'Internet : [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca)**

Ou contactez le Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication).





✓ **Identify  
Emerging Trends**

✓ **Define New  
Markets**

✓ **Pinpoint Profit  
Opportunities**

✓ **Dégagez les  
nouvelles tendances**

✓ **Définissez les  
nouveaux marchés**

✓ **Déterminez les  
possibilités de profit**

**T**o safeguard your place in tomorrow's marketplace, you have to be able to anticipate trends today. To do that, you're going to need some insight into the purchasing trends in the Canadian marketplace.

With a complete profile of Canadian consumers, plus an indepth analysis of Canadian industries, the **Market Research Handbook** gives you the most thorough coverage of purchasing trends. This valued bestseller can lead you to new markets by giving you details on:

- ▶ how much money Canadians are earning and what they're spending on cars, rent, home entertainment and household appliances;
- ▶ the level of sales in retail chain and department stores;
- ▶ what goods are being traded between Canada, U.S., and other countries;
- ▶ census data such as: age/sex, schooling, households, unemployment, interprovincial and international migration

...and much, much more!

With over 600 pages, the **Handbook** includes more than 200 statistical tables that give you instant access to provincial and national market data. Featured are important economic indicators such as the **Gross Domestic Product**, **Labour Force Productivity**, **Private and Public Investment** and the **Consumer Price Index**.

Order your copy of the **Market Research Handbook** (Catalogue #63-2240XPB) today for only \$110 in Canada plus \$7.70 GST and applicable PST, US\$132 in the United States, and US\$154 in other countries.

**CALL TOLL-FREE 1-800-267-6677 OR FAX (613)951-1584** and use your VISA or MasterCard. **OR MAIL** your order to: Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Office listed in this publication. Via Internet: [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca)



**P**our maintenir votre place sur le marché de demain, vous devez être en mesure de prévoir les tendances aujourd'hui. Pour ce faire, vous devrez comprendre les habitudes d'achat sur le marché canadien.

Renfermant un profil complet des consommateurs canadiens ainsi qu'une analyse approfondie des industries canadiennes, le **Recueil statistique des études de marché** brosse un tableau exhaustif des habitudes d'achat. Ce précieux best-seller peut vous faire découvrir de nouveaux marchés en vous fournissant les détails suivants :

- ▶ les revenus des Canadiens et leurs dépenses pour la voiture, le loyer, les appareils de divertissement et les appareils ménagers;
  - ▶ le niveau des ventes dans les magasins de détail à succursales et les grands magasins;
  - ▶ les biens échangés entre le Canada, les É.-U. et d'autres pays;
  - ▶ les données du recensement telles que l'âge, le sexe, le niveau de scolarité, les ménages, le chômage, la migration interprovinciale et internationale
- ...et bien plus encore!

Le **Recueil**, contenant plus de 600 pages et au delà de 200 tableaux statistiques, vous permettra d'accéder instantanément aux données provinciales et nationales sur le marché. Il traite d'indicateurs économiques importants tels que le **produit intérieur brut**, la **productivité de la population active**, les **investissements privés et publics** et l'**Indice des prix à la consommation**.

Procurez-vous votre exemplaire du **Recueil statistique des études de marché** (n° 63-2240XPB au catalogue) dès aujourd'hui pour seulement 110 \$ au Canada plus 7,70 \$ de TPS et la TVP en vigueur, 132 \$ US aux États-Unis et 154 \$ US dans les autres pays. Commandez votre exemplaire **PAR TÉLÉPHONE EN COMPOSANT SANS FRAIS** le 1-800-267-6677 **OU PAR TÉLÉCOPIEUR** au (613) 951-1584 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard, **OU PAR LA POSTE** à l'adresse suivante : Statistique Canada, Division des Opérations et de l'intégration, Direction de la circulation, 120, av. Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le bureau régional de Statistique Canada le plus près dont la liste figure dans la présente publication.

Via l'Internet: [order@statcan.ca](mailto:order@statcan.ca)